




3 1761 11650520 7



Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116505207>



7

First Session
Thirty-fifth Parliament, 1994

Première session de la
trente-cinquième législature, 1994

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

Chairman:
The Honourable DONALD H. OLIVER

Président:
L'honorable DONALD H. OLIVER

Wednesday, February 9, 1994
Wednesday, March 16, 1994

Le mercredi 9 février 1994
Le mercredi 16 mars 1994

Issue No. 1

Fascicule n° 1

**Organizational meeting
and
Business of the Committee**

**Séance d'organisation
et
Travaux du Comité**



INCLUDING:
THE FIRST REPORT OF THE COMMITTEE

Y COMPRIS:
LE PREMIER RAPPORT DU COMITÉ

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable DONALD H. OLIVER, *Chairman*

The Honourable M. Lorne Bonnell, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Atkins	* Lynch-Staunton
Davey	(or Berntson)
Eyton	MacDonald
* Fairbairn (or Molgat)	Petten
Forrestall	Roberge
Johnson	Thériault
Lewis	

** Ex Officio Members*

(Quorum 4)

Pursuant to Rule 86(4), membership of the Committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Bosa substituted for that of the Honourable Senator Thériault. (February 9, 1994)

The name of the Honourable Senator Kinsella substituted for that of the Honourable Senator Eyton. (February 9, 1994)

The name of the Honourable Senator Lewis substituted for that of the Honourable Senator Petten. (March 15, 1994)

The name of the Honourable Senator Eyton substituted for that of the Honourable Senator Kinsella. (March 16, 1994)

The name of the Honourable Senator Petten substituted for that of the Honourable Senator Lewis. (March 16, 1994)

The name of the Honourable Senator Lewis substituted for that of the Honourable Senator Adams. (March 16, 1994)

The name of the Honourable Senator Thériault substituted for that of the Honourable Senator Bosa. (March 16, 1994)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable DONALD H. OLIVER

Vice-Président: L'honorable M. Lorne Bonnell

et

Les honorables sénateurs:

Atkins	* Lynch-Staunton
Davey	(ou Berntson)
Eyton	MacDonald
* Fairbairn (ou Molgat)	Petten
Forrestall	Roberge
Johnson	Thériault
Lewis	

** Membres d'office*

(Quorum 4)

Conformément à l'article 86(4) du Règlement, la liste des membres du Comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Bosa est substitué à celui de l'honorable sénateur Thériault (le 9 février 1994).

Le nom de l'honorable sénateur Kinsella est substitué à celui de l'honorable sénateur Eyton (le 9 février 1994).

Le nom de l'honorable sénateur Lewis est substitué à celui de l'honorable sénateur Petten (le 15 mars 1994).

Le nom de l'honorable sénateur Eyton est substitué à celui de l'honorable sénateur Kinsella (le 16 mars 1994).

Le nom de l'honorable sénateur Petten est substitué à celui de l'honorable sénateur Lewis (le 16 mars 1994).

Le nom de l'honorable sénateur Lewis est substitué à celui de l'honorable sénateur Adams (le 16 mars 1994).

Le nom de l'honorable sénateur Thériault est substitué à celui de l'honorable sénateur Bosa (le 16 mars 1994).

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Wednesday, February 9, 1994

(1)

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, met at 5:07 p.m., this day, for the purpose of Organization pursuant to Rule 89.

Members of the Committee present: The Honourable Senators Atkins, Bonnell, Bosa, Forrestall, Johnson, Kinsella, Oliver, Petten and Roberge. (9)

In attendance: From the Library of Parliament: Mr. Dan Shaw and Mr. John Christopher.

Also in attendance: The Official Reporters of the Senate.

The Clerk of the Committee presided over the election of the Chairman.

The Honourable Senator Forrestall moved, — That the Honourable Senator Oliver be elected Chairman of the Committee.

The question being put on the motion, it was —
Resolved in the affirmative.

The elected Chairman was invited by the Clerk of the Committee to take the Chair.

The Chairman presided over the election of the Deputy Chair.

The Honourable Senator Petten moved, That the Honourable Senator Bonnell be elected Deputy Chair of the Committee.

The question being put on the motion —
It was resolved in the affirmative.

The Honourable Senator Bonnell made a statement that he is involved in the telecommunications industry and, therefore would abstain from participating in the work of the Committee when it deals with the subject of telecommunications.

The Honourable Senator Forrestall moved, That the Subcommittee on Agenda and Procedure be composed of the Chairman, the Deputy Chairman and the Honourable Senator Atkins and

That the Subcommittee be empowered to make decisions on behalf of the Committee; and

That the Subcommittee be empowered to invite witnesses and schedule hearings; and

That the Subcommittee report its decisions to the Committee.

The Honourable Senator Bonnell moved, That the Subcommittee not be empowered to make decisions on behalf of the main Committee, but only to make recommendations to the main Committee.

The question being put on the amendment to the motion, it was —

Rejected on division.

The question being put on the motion, it was —
Adopted on division.

PROCÈS-VERBAL

OTTAWA, le mercredi 9 février 1994

(1)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 17 h 07 pour sa séance d'organisation, conformément à l'article 89 du Règlement.

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs Atkins, Bonnell, Bosa, Forrestall, Johnson, Kinsella, Oliver, Petten et Roberge. (9)

Présents: De la Bibliothèque du Parlement: M. Dan Shaw et M. John Christopher.

Également présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Le greffier du Comité préside à l'élection du président.

L'honorable sénateur Forrestall propose, — Que l'honorable sénateur Oliver soit président du comité.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le président élu est invité par le greffier du comité à occuper le fauteuil.

Le président préside à l'élection du vice-président.

L'honorable sénateur Petten propose, Que l'honorable sénateur Bonnell soit vice-président du comité.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Bonnell déclare qu'il a des intérêts dans l'industrie des télécommunications et, par conséquent, qu'il s'abstiendra de participer aux travaux du Comité portant sur la question des télécommunications.

L'honorable sénateur Forrestall propose, Que le Sous-comité du programme et de la procédure se compose du président, du vice-président et de l'honorable sénateur Atkins et

Que le Sous-comité soit autorisé à prendre des décisions au nom du comité;

Que le Sous-comité soit autorisé à inviter les témoins et à établir l'horaire des audiences; et

Que le Sous-comité fasse rapport de ses décisions au comité.

L'honorable sénateur Bonnell propose, Que le Sous-comité ne soit pas autorisé à prendre des décisions au nom du comité principal, mais seulement à lui présenter des recommandations.

L'amendement, mis aux voix, est rejeté à la majorité.

La motion, mise aux voix, est adoptée à la majorité.

[Text]

Senator Forrestall moved that the Committee print 500 copies of its proceedings.

The question being put on the motion, it was —
Resolved in the affirmative.

The Honourable Senator Forrestall moved, That pursuant to Rule 90, the Chairman be authorized to hold meetings, to receive and authorize the printing of the evidence when a quorum is not present.

The question being put on the motion, it was —
Adopted on division.

The Honourable Senator Forrestall moved, That pursuant to Rule 105, the Chairman be authorized to report expenses incurred by the Committee in the last session.

The question being put on the motion, it was —
Resolved in the affirmative.

The Honourable Senator Forrestall moved, That the Committee ask the Library of Parliament to assign research officers to the Committee, and

That the Chairman, on behalf of the Committee and its members, direct the research staff in the preparation of studies, analyses and summaries.

The question being put on the motion, it was —
Resolved in the affirmative.

The Honourable Senator Forrestall moved, That pursuant to section 32 of the *Financial Administration Act*, authority to commit funds be conferred on the Chairman or in his absence, the Deputy Chairman; and

That, pursuant to section 34 of the *Financial Administration Act*, and Guideline 3:05 of Appendix II of the *Rules of the Senate*, authority for certifying accounts payable by the Committee be conferred on the Chairman, the Deputy Chairman, and when necessary, the Clerk of the Committee.

The question being put on the motion, it was —
Resolved in the affirmative.

The Honourable Senator Forrestall moved, That pursuant to Rule 103, reasonable travelling and living expenses be paid to witnesses invited to appear before the Committee and that such expenses be paid at the discretion of the Committee subject to a maximum of two (2) representatives per organization.

The question being put on the motion, it was —
Resolved in the affirmative.

It was agreed, to request that the Committee be allowed to use Room 172-E of the Centre Block as its regular meeting room.

[Traduction]

Le sénateur Forrestall propose que le comité imprime 500 exemplaires de ses procès-verbaux.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Forrestall propose, Que, conformément à l'article 90 du Règlement, le président soit autorisé à tenir des réunions pour entendre des témoignages et à en permettre la publication en l'absence de quorum.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Forrestall propose, Que, conformément à l'article 105 du Règlement, le président soit autorisé à faire rapport des dépenses encourues par le Comité au cours de la session précédente.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Forrestall propose, Que le Comité demande à la Bibliothèque du Parlement d'assigner des attachés de recherche au Comité, et

Que le président, au nom du Comité et de ses membres, supervise la rédaction des études, les analyses et des résumés réalisés par le personnel de recherche.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Forrestall propose, Que, conformément à l'article 32 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, le président ou, en son absence, le vice-président, ait le pouvoir d'engager les fonds du comité;

Que, conformément à l'article 34 de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et à la directive 3:05 de l'Annexe II du Règlement du Sénat, l'autorisation d'approuver les comptes créditeurs du Comité soit conférée au président ou au vice-président et, au besoin, au greffier du Comité.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Forrestall propose, Que, conformément à l'article 103 du Règlement, des frais de déplacement et de subsistance raisonnables soient payés aux témoins invités à comparaître devant le Comité et que ces dépenses soient payées à la discrétion du Comité, jusqu'à concurrence de deux représentants par organisation.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Il est convenu de demander que le Comité soit autorisé à utiliser la salle 172-E de l'édifice du Centre, comme salle d'audience régulière.

[Traduction]

It was agreed to have the steering committee report back to the main committee with recommendations on the future activities of the Committee.

At 5:58 p.m., the Committee adjourned to the call of the chair.

OTTAWA, WEDNESDAY, MARCH 16, 1994

(2)

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, met this day in Room 250—East Block, at 3:14 p.m., the Chairman, the Honourable Senator Donald H. Oliver, Q.C., Oliver, Petten, Roberge and Thériault. (10)

Members of the Committee present: The Honourable Senators Atkins, Bonnell, Davey, Forrestall, Lewis, MacDonald (*Halifax*), Oliver, Petten, Roberge and Thériault. (10)

Other Senators present: The Honourable Senators Perrault and Spivak. (2)

In attendance: Mr. John Christopher and Mr. Dan Shaw from the Research Branch of the Library of Parliament.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

The Committee met to discuss its future business.

Radio Canada International

The Honourable Senator Perrault addressed the Committee with respect to its Order of Reference on Radio Canada International.

It was agreed to delegate to the Steering Committee the organization of the study.

Transportation Safety Board

It was agreed that the Committee visit the engineering facilities of the Transportation Safety Board and invite the Board and review the Report of the Safety Board Act Review Commission.

Study with respect to Canada-US Bilateral Air Agreements

It was agreed to defer a decision on this study until the Senate has made a decision on whether to refer it to the Committee.

Video Presentations on Transportation

It was agreed that the Committee members view two video presentations prepared by the Department of Transport: one providing a historical overview of transportation policy in Canada and the other respecting contemporary challenges in transportation.

Authority to engage personnel

The Honourable Senator Bonnell moved, That the Standing Senate Committee on Transport and Communications have power to engage the services of such counsel and technical, clerical and other personnel as may be necessary for the purpose of its examination and consideration of such bills, subject-matters of bills and estimates as are referred to it.

[Text]

Il est convenu de demander au comité directeur de faire rapport au comité principal de ses recommandations sur les futures activités du Comité.

À 17 h 58, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

OTTAWA, LE MERCREDI 16 MARS 1994

(2)

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui dans la salle 250 de l'édifice de l'Est, à 15 h 14, sous la présidence de l'honorable sénateur Donald H. Oliver, C.R. (président).

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs Atkins, Bonnell, Davey, Forrestall, Lewis, MacDonald (*Halifax*), Oliver, Petten, Roberge et Thériault. (10)

Autres sénateurs présents: Les honorables sénateurs Perrault et Spivak. (2)

Présents: M. John Christopher et M. Dan Shaw, Bibliothèque du Parlement, Service de recherche.

Également présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Le Comité se réunit pour débattre de ses futurs travaux.

Radio Canada International

L'honorable sénateur Perrault s'adresse au Comité à propos de l'ordre de renvoi relatif à Radio Canada International.

Il est convenu de déléguer au Comité de direction l'organisation de l'étude.

Bureau de la sécurité des transports

Il est convenu que le Comité visite les installations techniques du Bureau de la sécurité des transports et invite le Bureau à examiner le rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux.

Étude relative aux accords aériens bilatéraux canado-américains

Il est convenu de reporter une décision sur cette étude jusqu'à ce que le Sénat ait décidé s'il la renvoie au Comité.

Présentations vidéo sur le transport

Il est convenu que les membres du Comité visionnent deux présentations vidéo préparées par le ministère des Transports: la première offrant un aperçu historique de la politique du Canada en matière de transports, et la deuxième relative aux défis contemporains du transport.

Autorisation d'engager du personnel

L'honorable sénateur Bonnell propose, — Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit habilité à retenir les services d'experts conseils, de personnel technique et de bureau, ainsi que tout autre personnel jugé nécessaire pour l'examen des projets de loi, du contenu de ceux-ci et des budgets qui lui sont renvoyés.

[Text]

The question being put on the motion, it was –
Resolved in the affirmative.

Study with respect to manned lightstations

After discussion, it was agreed that a request be made that the motion presented to the Senate by the Honourable Senator Carney be expanded to include other areas of Canada in addition to the west coast.

Other Studies

The Honourable Senator Bonnell suggested that the Committee examine the issue of oil tankers travelling in Canadian coastal waters.

The Honourable Senator Thériault suggested that the Committee examine the issue of transport generally, especially the condition of roads in Maritime Canada.

At 4:00 p.m. the Committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

[Traduction]

La question, mise aux voix, est adoptée.

Étude relative aux phares gardés

Après débat, il est convenu de demander que la motion présentée au Sénat par l'honorable sénatrice Carney soit élargie pour inclure d'autres régions du Canada en plus de la côte ouest.

Autres études

L'honorable sénateur Bonnell propose que le Comité examine la question des pétroliers passant dans les eaux côtières canadiennes.

L'honorable sénateur Thériault propose que le Comité examine la question du transport en général, notamment l'état des routes dans les provinces maritimes du Canada.

À 16 h, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

Le greffier du Comité

TÔNU ONU

Clerk of the Committee

REPORT OF THE COMMITTEE

THURSDAY, February 10, 1994.

The Standing Senate Committee on Transport and Communications has the honour to present its

FIRST REPORT

Your Committee, which was authorized by the Senate to incur expenses for the purpose of its examination and consideration of such legislation and other matters as were referred to it, reports pursuant to Rule 105, that the expenses incurred by the Committee during the Third Session of the Thirty-fourth Parliament are as follows:

1. With respect to its examination and consideration of legislation:

Committee travel	\$ 4,122
Registration fees	1,645
Contract consulting	42,967
Hospitality	1,817
Miscellaneous	<u>63</u>
Total	\$ 50,614

2. With respect to its study on the decision of Canadian National Railways to sell the main railway line between Truro and Sydney, Nova Scotia:

Committee travel	\$ 722
Contract consulting	7,987
Hospitality	<u>2,014</u>
Total	\$ 10,723

3. With respect to its examination of the report of the National Transportation Act Review Commission, entitled *Competition in Transportation, Policy and Legislation in Review*:

Contract consulting	\$5,200
Total	\$5,200

An additional expenditure related to the work of your Committee, but paid from the budget of the Committees and Private Legislation Directorate, was incurred for witness expenses. This amount totalled \$13,716.00

During the session your Committee held 45 meetings, considered 20 Orders of Reference and submitted 20 reports in relation to its work. During its special study on the decision of Canadian National Railways to sell the main railway line between Truro and Sydney, Nova Scotia, your Committee heard 56 witnesses and received 44 submissions.

Your Committee also examined the subject-matter of Bill C-62, *An Act respecting telecommunications*. With respect to its examination of the subject-matter of Bill C-62, your committee heard 93 witnesses and received submissions from 59 groups or individuals.

RAPPORT DU COMITÉ

Le JEUDI 10 février 1994

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

PREMIER RAPPORT

Votre Comité, qui a été autorisé par le Sénat à engager des dépenses aux fins d'examiner les mesures législatives et autres questions qui lui ont été déférés, dépose, conformément à l'article 105 du *Règlement*, le relevé suivant des dépenses encourues à cette fin par le comité au cours de la troisième session de la trente-quatrième législature:

1. Relatif à son étude des mesures législatives:

Déplacements du comité	4 122 \$
Frais d'enregistrement	1 645
Experts-conseil à contrat	42 967
Hospitalité	1 817
Autres dépenses	<u>63</u>
Total	50 614 \$

2. Relatif à son étude spéciale sur la décision du Canadien National de vendre la voie ferrée principale reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse:

Déplacements du comité	722 \$
Experts-conseil à contrat	7 987
Hospitalité	<u>1 817</u>
Total	10 723 \$

3. Relatif à son étude du rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, intitulé *La concurrence dans les transports, regard sur la politique et la législation*:

Experts-conseil à contrat	<u>5 200</u> \$
Total	5 200 \$

Les dépenses des témoins ont aussi constitué un autre article de dépense du Comité, mais ces dépenses, qui se sont élevées à 13 716 \$, ont été assumées à partir du budget de la Direction des comités et de la législation privée.

Durant la session, le Comité a tenu 45 réunions, étudiés 20 ordres de renvoi et soumis 20 rapports relatifs à ses travaux. Au cours de son étude spéciale sur la décision du Canadien National de vendre la voie ferrée principale reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse, votre Comité a entendu 56 témoins et a reçu 44 soumissions.

Votre Comité a aussi étudié la teneur l'objet du Projet de loi C-62, *Loi concernant les télé-communications*. Durant cette étude préliminaire, votre Comité a entendu 93 témoins et a reçu des mémoires de 59 groupes ou particuliers.

Other bills examined by your Committee were S-8, S-11, C-5, C-11, C-14, C-15, C-33, C-45, C-62, C-83, C-88, C-97, C-110 and C-121.

Respectfully submitted,

D'autres projets de loi déferés à votre Comité étaient S-8, S-11, C-5, C-11, C-14, C-15, C-33, C-45, C-62, C-83, C-88, C-97, C-110 et C-121.

Respectueusement soumis,

Le président,
Donald H. Oliver
Chairman

EVIDENCE

Ottawa, Wednesday, February 9, 1994

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 5:00 p.m. to organize the activities of the committee.

Mr. Tonu Onu, Clerk of the Committee: Honourable senators, I see a quorum. As clerk of your committee it is my duty to preside over the election of a chairman and I am prepared to accept motions.

Senator Forrestall: Mr. Clerk, I move that the Honourable Senator Oliver be chairman of this committee.

Mr. Onu: Is it your pleasure, honourable senators, to agree to that motion?

Hon. Senators: Agreed.

Mr. Onu: I invite the Honourable Senator Oliver to take the Chair.

The Chairman: Thank you very much, honourable senators.

Item number 2 is the election of a deputy chairman.

Senator Petten: I move, Mr. Chairman, that the Honourable Senator Bonnell be deputy chairman of the committee.

The Chairman: Is that agreed, honourable senators?

Hon. Senators: Agreed.

Senator Bonnell: Honourable senators, before that happens I would like to make a comment or two. Before you vote unanimously for me to be deputy chairman of this committee, I would like to tell you that I have some conflicts of interest.

I am involved in the telecommunication industry. If the telecommunication industry should come before this committee, I will absent myself from the committee and not participate in the debate. I would like senators to know ahead of time that if that industry is on the agenda, I will not act as deputy chairman during that time, or vote.

With those comments, I will accept the position if senators still feel that I should take the job.

The Chairman: Is it agreed, honourable senators?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: It is agreed unanimously. Congratulations and welcome.

Item 3 is "Subcommittee on Agenda and Procedure."

Senator Forrestall: Mr. Chairman, I move that the subcommittee on agenda be composed of the chairman, the deputy chairman and one other member of the committee to be designated by the chairman after the usual consultations.

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mercredi 9 février 1994

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 17 h pour organiser ses travaux.

M. Tonu Onu, greffier du comité: Honorables sénateurs, je constate que nous avons le quorum. À titre de greffier de votre comité, j'ai le devoir de présider à l'élection d'un président et je suis prêt à recevoir les motions à cet effet.

Le sénateur Forrestall: Monsieur le greffier, je propose la candidature de l'honorable sénateur Oliver à la présidence de ce comité.

M. Onu: Plaît-il aux honorables sénateurs d'adopter la motion?

Des voix: D'accord.

M. Onu: J'invite l'honorable sénateur Oliver à occuper le fauteuil.

Le président: Merci beaucoup, honorables sénateurs.

Le point 2 à l'ordre du jour est l'élection d'un vice-président.

Le sénateur Petten: Je propose, monsieur le président, que l'honorable sénateur Bonnell soit nommé vice-président du comité.

Le président: Êtes-vous d'accord, honorables sénateurs?

Des voix: D'accord.

Le sénateur Bonnell: Honorables sénateurs, j'aimerais auparavant faire un commentaire ou deux. Avant que vous votiez à l'unanimité pour me nommer vice-président du comité, j'aimerais vous indiquer que je pourrais me trouver en conflit d'intérêts.

Je fais partie de l'industrie des télécommunications. Si l'industrie des télécommunications est appelée à témoigner devant le présent comité, je m'absenterai du comité et ne participerai pas au débat. J'aimerais que les sénateurs sachent à l'avance que si les télécommunications sont une question au programme, je n'agirai pas à titre de vice-président durant cette période, et je ne voterai pas non plus.

Cela dit, j'accepterai le poste si les sénateurs sont toujours d'avis que je devrais exercer cette fonction.

Le président: Êtes-vous d'accord, honorables sénateurs?

Des voix: D'accord.

Le président: La motion est adoptée à l'unanimité, félicitations et bienvenue.

Le point 3 à l'ordre du jour est le Sous-comité du programme et de la procédure.

Le sénateur Forrestall: Monsieur le président, je propose que le sous-comité du programme se compose du président, du vice-président et d'un autre membre du comité que le président désignera après les consultations d'usage.

[Text]

Perhaps it could all go in the same motion: Further, that the subcommittee be empowered to make decisions on behalf of the committee; that the subcommittee be empowered to invite witnesses and schedule hearings; and that the subcommittee report its decisions to the committee.

The Chairman: Thank you very much, Senator Forrestall. I note that your motion says "after consultation." I have consulted with Senator Bonnell and he is in agreement with Senator Atkins being the third person on that committee and perhaps by consultation you could incorporate that into your motion.

Senator Forrestall: If I could then amend my motion to cover the comments of our chairman.

Senator Atkins: Is that only a matter of a clarification?

Senator Forrestall: No. I did not realize that the chairman had already had consultations.

Senator Atkins: Is "subcommittee" the same as "steering committee"?

The Chairman: Yes.

Senator Bonnell: Mr. Chairman, before the motion is put, I would like to make some comments.

I would like to call it "steering committee", if we could.

The Chairman: Perhaps the clerk could explain the reason why we have it as the Subcommittee on Agenda and Procedure.

Mr. Onu: That is simply the formal name it has been given.

Senator Bonnell: Is that Reform Party stuff?

Why do we not go back to the steering committee and stay with the status quo. There are too many changes taking place and I can't keep up with them.

Mr. Onu: I am not sure if that terminology is in the rules, but it is in formal publications. Everyone knows that we mean the steering committee.

Senator Bonnell: Perhaps we could put "steering committee" in brackets.

Mr. Onu: Yes.

Senator Bonnell: The second point I would like to comment on is the fact that the steering committee can make decisions. I do not think that the steering committee should be able to make decisions. They can make recommendations to the full committee and the full committee will make the decision.

Senator Forrestall: No, I am not prepared to alter my motion to that effect.

Senator Bonnell: Then I do not see what the rest of the committee is doing here. We three will run the whole show and the others may as well go home.

[Traduction]

Cela pourrait peut-être faire partie de la même motion: de plus, que le sous-comité soit autorisé à prendre des décisions au nom du comité; que le sous-comité soit autorisé à inviter les témoins et à établir l'horaire des audiences; et que le sous-comité fasse rapport de ses décisions au comité.

Le président: Merci beaucoup sénateur Forrestall. Je constate que votre motion indique «après les consultations d'usage.» J'ai consulté le sénateur Bonnell et il est d'accord pour que le sénateur Atkins soit le troisième membre du comité et peut-être, après sur consultation, vous pourriez incorporer cela dans votre motion.

Le sénateur Forrestall: Si je pouvais alors modifier ma motion en fonction des commentaires de notre président.

Le sénateur Atkins: S'agit-il seulement d'un point à éclaircir?

Le sénateur Forrestall: Non. Je ne m'étais pas rendu compte que le président avait déjà tenu des consultations.

Le sénateur Atkins: Est-ce qu'un sous-comité est semblable à un comité de direction?

Le président: Oui.

Le sénateur Bonnell: Monsieur le président, avant que la motion soit présentée, j'aimerais faire quelques commentaires.

J'aimerais que ce comité soit appelé «comité de direction», si possible.

Le président: Le greffier pourrait peut-être nous expliquer pourquoi on l'a appelé le Sous-comité du programme et de la procédure.

M. Onu: C'est tout simplement le nom officiel qui lui a été donné.

Le sénateur Bonnell: Est-ce que ce serait l'oeuvre du Parti réformiste?

Pourquoi ne pas l'appeler le comité de direction et conserver le statu quo. On est en train de faire trop de changements et je n'arrive pas à suivre.

M. Onu: Je ne suis pas certain que cette terminologie soit dans le Règlement mais elle se trouve dans les publications officielles. Chacun sait que nous voulons dire le comité de direction.

Le sénateur Bonnell: Nous pourrions peut-être mettre «comité de direction» entre parenthèses.

M. Onu: Oui.

Le sénateur Bonnell: Le deuxième point que j'aimerais aborder est le fait que le comité de direction peut prendre des décisions. Je ne crois pas que le comité de direction devrait pouvoir prendre des décisions. Il peut formuler des recommandations au comité au complet et le comité au complet prendra la décision.

Le sénateur Forrestall: Non, je ne suis pas prêt à modifier ma motion en ce sens.

Le sénateur Bonnell: Je ne vois pas alors ce que le reste du comité fait ici. Nous serons trois à faire marcher toute l'affaire et les autres peuvent aussi bien rentrer chez eux.

[Texte]

I think we should be able to make recommendations and the full committee should decide "yes" or "no" to what recommendations we make.

The Chairman: It seems to me one of the things the steering committee may need to make a decision on is to continue to meet to hear a certain witness who may be from Europe, or to extend hours, and that is the type of discretion that was originally intended. I would hate to take that type of discretion away.

Senator Bonnell: I do not think that type of discretion need be taken away. If you speak to your members and I speak to our members, we can get it approved very easily in the committee of the whole. But to take the power away from the committee is like taking the power away from the Senate.

The Chairman: Perhaps I could I ask the clerk to give us the history behind this particular rule.

Mr. Onu: In Senator Forrestall's motion, the last point he makes that the subcommittee report its decisions to the committee covers what Senator Bonnell is saying.

Senator Bonnell: No, it does not. That is to report the decision. I think we should report our suggestions and the committee should okay it.

Mr. Onu: That is the intent of the Senate rules.

Senator Bonnell: That is not what it states.

Mr. Onu: I see what you mean.

Senator Bonnell: We should make all the recommendations and say which witnesses we will hear and then we should bring our report in here and the full committee should look at it and agree.

The Chairman: That will make it incredibly cumbersome.

Senator Forrestall: The mover is not prepared to amend the motion to that effect. Perhaps Senator Bonnell may wish to move an amendment.

Senator Bonnell: I will move an amendment that that is the authority to be given to the full committee and not to the three people on that subcommittee. If that is the case, the rest may as well go home and we can run the show.

I would like to see the recommendations come before the full committee and we report to the full committee what we have decided, what recommendations we have, and then the full committee should say that it thinks we should have that witness or this witness and then we decide.

The Chairman: It has been moved by Senator Forrestall, seconded by Senator Johnson; an amendment has been moved by Senator Bonnell and seconded by Senator Petten.

Are you ready for the question on the amendment as moved and seconded?

[Translation]

Je pense que nous devrions pouvoir faire des recommandations que le comité au complet peut accepter ou rejeter.

Le président: Il me semble que l'une des décisions que le comité de direction peut être appelé à prendre est de continuer à se réunir pour entendre certains témoins provenant d'Europe, ou de prolonger les heures, et c'est le type de pouvoir discrétionnaire qui était prévu à l'origine. Je ne voudrais pas qu'on le lui retire.

Le sénateur Bonnell: Je ne crois pas que ce type de pouvoir discrétionnaire doit être supprimé. Si vous parlez à vos membres et que je parle aux nôtres, nous pouvons faire approuver cette décision très facilement par le comité au complet. Mais priver le comité de ce pouvoir équivaut à priver le Sénat de ce pouvoir.

Le président: Je devrais peut-être demander au greffier de nous faire l'historique de cette règle particulière.

M. Onu: Le dernier point de la motion du sénateur Forrestall, à savoir que le sous-comité fasse rapport de ses décisions au comité, reprend les propos du sénateur Bonnell.

Le sénateur Bonnell: Non, ce n'est pas le cas puisqu'on parle de faire rapport des décisions. J'estime que nous devrions faire rapport de nos suggestions et que le comité devrait les approuver.

M. Onu: C'est l'objet de cette disposition du Règlement du Sénat.

Le sénateur Bonnell: Ce n'est pas ce qui est indiqué.

M. Onu: Je vois ce que vous voulez dire.

Le sénateur Bonnell: Nous devrions formuler toutes les recommandations et indiquer les témoins que nous entendrons, puis présenter notre rapport ici pour que le comité au complet puisse l'examiner et l'accepter.

Le président: Cela alourdirait incroyablement le processus.

Le sénateur Forrestall: L'auteur de la motion n'est pas disposé à la modifier en ce sens. Le sénateur Bonnell pourrait peut-être proposer une modification.

Le sénateur Bonnell: Je proposerai une modification selon laquelle le pouvoir doit être conféré à l'ensemble du comité et non aux trois membres du sous-comité, car autrement les autres peuvent aussi bien rentrer chez eux et nous ferons marcher toute l'affaire.

J'aimerais que les recommandations soient présentées devant le comité au complet et que nous fassions rapport à ce dernier des décisions que nous avons prises, des recommandations que nous avons formulées, puis que le comité au complet indique s'il y a lieu de convoquer tel ou tel témoin et que nous prenions ensuite une décision à ce sujet.

Le président: La motion a été proposée par le sénateur Forrestall, appuyée par le sénateur Johnson: une modification a été proposée par le sénateur Bonnell et appuyée par le sénateur Petten.

Êtes-vous prêts pour la mise aux voix de la modification proposée et appuyée?

[Text]

Senator Bosa: What is the amendment?

Senator Bonnell: The amendment is that the steering committee does not have the power to make decisions, only to make recommendations to the full committee.

The Chairman: All of those in favour of the amendment signify by raising their right hand.

The Chairman: All those opposed to the amendment signify by raising their right hand.

Mr. Onu: The yeas were three and the nays were four.

The Chairman: The amendment is defeated.

Are you ready to vote on the main motion?

Senator Bosa: I did not see Senator Johnson vote in favour.

Senator Johnson: I abstained because I am totally confused. The Chair has said that it is a cumbersome thing to do. I do not understand and I would like more clarification. I abstained because I believe the committee should look at the recommendations, too. However, I did not hear from the Chairman why it is a cumbersome procedure and I was attempting to ask the question when he was putting the motion.

The Chairman: The amendment has been defeated. My question now is are you prepared to vote on the main motion.

Senator Bonnell: How did it get defeated?

Mr. Onu: In the rules, the subcommittee must report back to the main committee.

Senator Bosa: That is what Senator Johnson was trying to say, and this is what I would like to know, too.

Mr. Onu: If I may just read rule 97(4) to you, it states:

A select committee may appoint from among its members such subcommittees as it may seem desirable which shall report back to the committee.

Senator Bonnell: Report back for approval, not report back after it has made the decision.

Senator Bosa: A subcommittee has a mandate from the committee, not from the Senate. Therefore, the subcommittee cannot report directly to the Senate, it has to report back to the committee.

Senator Forrestall: Mr. Chairman, if I might. Not in my experience has the full committee of either this chamber or of the other place not been able to overrule decisions taken by steering committees. If that were otherwise, then I would be very much supportive of Senator Bonnell's position.

What we asked the steering committee to do is make decisions on our behalf, bring those decisions back to us. Generally, we will agree and if we do not agree then the committee has the power and authority to change that.

I might ask the clerk if he would agree with me.

[Traduction]

Le sénateur Bosa: Quelle est cette modification?

Le sénateur Bonnell: La modification prévoit que le comité de direction ne possède pas le pouvoir de prendre des décisions mais uniquement de formuler des recommandations à l'intention de l'ensemble du comité.

Le président: Que tous ceux qui sont pour la modification lèvent la main droite.

Le président: Que tous ceux qui sont contre lèvent la main droite.

M. Onu: Il y a trois voix pour et deux voix contre.

Le président: La modification est rejetée.

Êtes-vous prêts à voter sur la motion principale?

Le sénateur Bosa: Je n'ai pas vu le sénateur Johnson voter en faveur de la modification.

Le sénateur Johnson: Je me suis abstenue parce que je suis complètement déconcertée. Le président a indiqué que cela alourdirait le processus. Je ne comprends pas et j'aimerais des éclaircissements. Je n'ai pas voté parce que j'estime que le comité devrait lui aussi étudier les recommandations. Cependant, je n'ai pas entendu le président expliquer pourquoi cela alourdirait le processus et je voulais poser la question lorsqu'il a mis la motion aux voix.

Le président: La modification a été rejetée. Ma question maintenant est êtes-vous prêts à voter sur la motion principale.

Le sénateur Bonnell: Comment cette modification a-t-elle été rejetée?

M. Onu: D'après le Règlement, le sous-comité doit faire rapport au comité principal.

Le sénateur Bosa: C'est ce que le sénateur Johnson essayait de dire et c'est ce que j'aimerais savoir moi aussi.

M. Onu: Permettez-moi de vous lire l'article 97(4) du Règlement. On y énonce ce qui suit:

Un comité particulier peut, s'il le juge à propos, constituer parmi ses membres des sous-comités qui lui feront rapport de leurs travaux.

Le sénateur Bonnell: Faire rapport pour approbation, non pas faire rapport après avoir pris la décision.

Le sénateur Bosa: Le sous-comité tient son mandat du comité et non pas du Sénat. Par conséquent, le sous-comité ne peut faire rapport directement au Sénat, il doit faire rapport au comité.

Le sénateur Forrestall: Monsieur le président, si vous me le permettez. D'après mon expérience, aucun comité au complet de cette Chambre, ni de l'autre n'a jamais pu annuler les décisions prises par les comités de direction. S'il en était autrement, j'appuierais sans hésiter la position du sénateur Bonnell.

Ce que nous avons demandé au comité de direction, c'est de prendre des décisions en notre nom et de nous en faire rapport. Dans l'ensemble, nous les accepterons et si nous ne sommes pas d'accord, le comité a le pouvoir de les modifier.

Je demanderais au greffier s'il est d'accord avec moi.

[Texte]

Mr. Onu: Yes, because the subcommittee is an entity of the main committee. A subcommittee cannot act without authority from the main committee, much as a committee cannot act without authority from the Senate. So the subcommittee, as a rule, must report back. The Senate could overrule us and we could overrule the subcommittee.

Mr. Onu: Yes.

Senator Forrestall: The protection is always there.

Senator Bonnell: Mr. Chairman and honourable senators, what he said is right. They can report back, but if we pass this motion we give away that authority for the committee to overrule the subcommittee.

Senator Forrestall: No we do not.

Senator Bonnell: If they can only report and what they pass does not pass and it is not legal, then we have to get authority from the full committee and I agree with that. But that is not what that says. That says that you will get authority for these three people to make all the decisions.

The Chairman: Part of the job of the subcommittee is that it be empowered to make decisions on behalf of the committee and that the subcommittee be empowered to invite witnesses and schedule hearings. From my limited time here — only three years — it is incredibly difficult to get everyone's consent on a time for a committee and hearings. Surely some committee of the committee should be empowered to at least set something down and talk to witnesses and say, "Witnesses, can you be here at 3 o'clock, or 4 o'clock," and so on. That power surely should be delegated to a subcommittee of which you are the co-chair and will have an ample opportunity

Senator Forrestall: You can be chairman of it.

Senator Bonnell: I do not want to be chairman; I just want to make sure that the steering committee does not take control of the whole committee and have their decisions made final. I want their decisions brought before the full committee and I want them to report to us here. If we agree with them all, then fine.

Senator Bosa: We had an analogous situation in the Foreign Affairs Committee when we could not get the full committee to attend a hearing, either because the Senate was not sitting or for other reasons. If we have a quorum, that quorum would enable it to receive whatever representations were made to the committee on behalf of the committee, but then it reports back to the committee.

The Chairman: We have a subsequent motion coming dealing with quorums. That is a different matter from this one. Right now we are talking about the power of the steering committee.

Senator Bosa: But rather than having the steering committee, if it is a matter that everyone is away from Ottawa and you can

[Translation]

M. Onu: Oui, parce que le sous-comité est une entité du comité principal. Un sous-comité ne peut agir sans l'autorisation du comité principal, tout comme un comité ne peut agir sans l'autorisation du Sénat. Par conséquent le sous-comité, en règle générale, doit faire rapport de ses travaux. Le Sénat pourrait annuler notre décision et nous pourrions annuler la décision du sous-comité.

M. Onu: Oui.

Le sénateur Forrestall: Cette protection existe toujours.

Le sénateur Bonnell: Monsieur le président et honorables sénateurs, ce qu'il vient de dire est exact. Ils peuvent faire rapport de leurs travaux mais si nous adoptons cette motion, nous renonçons au pouvoir du comité d'annuler les décisions du sous-comité.

Le sénateur Forrestall: Non, ce n'est pas le cas.

Le sénateur Bonnell: Si le sous-comité peut uniquement faire rapport de ses travaux et que la décision qu'il prend n'est pas adoptée et n'est pas légale, il faut alors obtenir l'autorisation du comité au complet et je suis d'accord avec cela. Mais ce n'est pas ce qui est indiqué. Il est indiqué que ces trois personnes auront le pouvoir de prendre toutes les décisions.

Le président: Une partie du travail du sous-comité consiste à prendre des décisions au nom du comité et ce sous-comité est autorisé à convoquer des témoins et à établir le calendrier des audiences. D'après mon expérience limitée ici — seulement trois ans — il est incroyablement difficile d'arriver à tous s'entendre sur une date pour la tenue des audiences d'un comité. Assurément, un certain comité du comité devrait être autorisé au moins à établir un horaire et à demander aux témoins l'heure à laquelle ils peuvent se présenter et ainsi de suite. Assurément ce pouvoir devrait être délégué à un sous-comité dont vous êtes le coprésident et vous aurez amplement l'occasion —

Le sénateur Forrestall: Vous pouvez en être le président.

Le sénateur Bonnell: Je ne veux pas être président; je veux tout simplement m'assurer que le comité de direction ne prenne pas le contrôle de l'ensemble du comité, ni ne rende de décisions définitives. Je veux qu'il fasse rapport de ses décisions devant le comité au complet et je veux qu'il nous fasse rapport ici. Si nous sommes d'accord avec eux, alors tant mieux.

Le sénateur Bosa: Nous avons eu une situation analogue au Comité des affaires étrangères, où nous n'avons pu obtenir que le comité au complet siège à une audience, soit parce que le Sénat ne siégeait pas, soit pour d'autres raisons. Si nous avons le quorum, il pourrait alors entendre toutes les observations présentées au comité au nom du comité mais devrait par la suite faire rapport au comité.

Le président: Nous avons une autre motion à venir qui porte sur les quorums. C'est une question différente de celle-ci. Pour l'instant, nous parlons du pouvoir du comité de direction.

Le sénateur Bosa: Mais au lieu d'avoir un comité de direction, si tout le monde est absent d'Ottawa et qu'il est possible

[Text]

get three or four members, which is a quorum, to listen to a witness that has been invited to appear before the committee —

The Chairman: We will deal with that under “Quorum”.

Senator Forrestall: This has been the procedure in the Senate of Canada for a long period of time.

Senator Petten: No way.

Senator Forrestall: It occurs to me that it has served the Senate and served the committees serving the Senate well. Nothing has happened in recent months to change that. This is the established procedure and we simply happen to be following it. There is no question — and this is my final point — about the authority of this committee to change, alter or vary a decision of the steering committee at any time it wants to. That has always been the case and it is the case tonight.

Senator Bonnell: If that is the case and that is the case tonight, then I have no objections. But I have been here for 25 years and I have been chairing these committees in the past for quite a long time.

Senator Forrestall: Under these rules?

Senator Bonnell: Not this rule.

Senator Forrestall: Which rule?

Senator Bonnell: Under the rules that we have had here for the last 25 years. The chairman has certain powers and the steering committee has certain powers. But they only get their power from the committee itself.

Senator Forrestall: That is right.

Senator Bonnell: Therefore, when the chairman makes decisions he has to get approval from the committee. He gets his power from the committee. He has no power on his own. The steering committee has no power on their own; they get their power from the committee. It is certainly easier for one, two or three of us to get together to decide who will be witnesses and what time we will meet than to get everyone together. Approximately 99 times out of 100 the committee will agree with our decision because it is your party and our party that will be represented on the committee and there are not too many independents with us. As a result, generally it will be approved. But the powers still stay with the committee, not the steering committee. That is my contention.

The Chairman: I understand your contention. We have had a vote on the amendment and the amendment failed. I now call for a vote on Senator Forrestall's motion.

Senator Bonnell: You had that too and that failed.

Senator Bosa: You had that too and that failed.

[Traduction]

de faire appel à trois ou quatre membres, ce qui constitue un quorum, pour qu'ils écoutent un témoin invité à comparaître devant le comité —

Le président: Nous aborderons cette question lorsque nous traiterons du “Quorum”.

Le sénateur Forrestall: C'est une procédure en vigueur au Sénat du Canada depuis très longtemps.

Le sénateur Petten: Pas du tout.

Le sénateur Forrestall: Il me semble que cette procédure a bien servi le Sénat et les comités qui servent le Sénat. Il ne s'est rien passé ces derniers mois pour changer cela. C'est la procédure établie et nous ne faisons que la suivre. Il ne fait aucun doute — et c'est mon point final — que le présent comité a le pouvoir de modifier une décision du comité de direction quand il le juge à propos. Cela a toujours été le cas et c'est le cas ce soir.

Le sénateur Bonnell: Si c'est le cas et si c'est le cas ce soir, alors je n'ai aucune objection. Mais il y a vingt-cinq ans que je suis ici et j'ai présidé ces comités pendant très longtemps.

Le sénateur Forrestall: En vertu de ces règles?

Le sénateur Bonnell: Non, pas de celles-ci.

Le sénateur Forrestall: De quelle règle s'agit-il?

Le sénateur Bonnell: En vertu des règles en vigueur ici depuis les vingt-cinq dernières années. Le président possède certains pouvoirs et le comité de direction aussi. Mais leur pouvoir provient uniquement du comité même.

Le sénateur Forrestall: C'est exact.

Le sénateur Bonnell: Par conséquent, lorsque le président prend des décisions, il doit obtenir l'approbation du comité. Il reçoit son pouvoir du comité. Il n'a pas de pouvoir propre. Le comité de direction n'a pas de pouvoir propre; il reçoit son pouvoir du comité. Il est assurément plus facile pour un, deux ou trois d'entre nous de nous réunir pour décider des témoins à convoquer et de la date et l'heure de leur comparution que de devoir réunir tous les membres du comité. Environ 99 fois sur 100, le comité sera d'accord avec notre décision parce qu'il représente votre parti et que notre parti sera représenté au sein de notre comité et qu'il ne compte pas trop d'indépendants. Par conséquent, en général, elle sera approuvée. Mais les pouvoirs appartiennent toujours au comité et non au comité de direction. Tel est mon argument.

Le président: Je comprends votre argument. Nous avons mis la modification aux voix et elle a été rejetée. Je propose maintenant que nous mettions aux voix la motion du sénateur Forrestall.

Le sénateur Bonnell: Vous l'avez aussi mise aux voix et elle a été rejetée.

Le sénateur Bosa: Vous l'avez aussi mise aux voix et elle a été rejetée.

[Texte]

The Chairman: No, we have not had the vote. We only had the vote on the amendment which failed. I am now calling for a vote on Senator Forrestall's motion. Does anyone want the motion re-read or shall we have the vote now?

Senator Johnson: Please re-read it.

Senator Forrestall: I move, Mr. Chairman:

That the Subcommittee on Agenda and Procedure be composed of the Chairman, the Deputy Chairman and one other member of the Committee to be designated by the Chairman after the usual consultation;

And this was amended by general agreement to designate Senator Atkins. Further:

That the Subcommittee be empowered to make decisions on behalf of the Committee;

That the Subcommittee be empowered to invite witnesses and schedule hearings; and

That the Subcommittee report its decisions to the Committee.

Senator Bosa: But only in special circumstances? Is there an underlying understanding that it only takes place in special circumstances?

Senator Forrestall: Mr. Chairman, my intent is that this take place as a normal, routine part of the activities of this standing committee of the Senate and that when the committee as a whole has objections to a decision taken by the steering committee, whether it learns of it as a result of a report to it or learned of it by some other means, the committee's power or authority to change, alter or bury the decision of the subcommittee shall be free and quite clear and simple. In my judgment, the authority remains vested.

The Chairman: He has asked for an explanation.

Senator Bosa: If Senator Forrestall put a preamble to that so that this would only take place when the full committee could not meet, then I could support that. But without that I think that Senator Bonnell is perfectly right, namely the steering committee can meet any time it wants and can make the decision without calling the rest of the members. You are a lawyer, Mr. Chairman, perhaps you can read into it more specifically what this motion attempts to convey than I, who am a layman.

The Chairman: Senator Forrestall has put his motion. Are you ready for the question? All in favour of the motion as put signify by raising their right hand. Now those against please raise your right hand.

The Chairman: The motion is carried.

Item No. 4 is a motion to print the committee's proceedings.

Senator Forrestall: As a preamble, I have taken the precaution of discussing with the clerk the credibility of the number. I am assured that we have just a handful left over after

[Translation]

Le président: Non, nous ne l'avons pas mise aux voix. Nous avons voté uniquement sur la modification qui a été rejetée. Je propose maintenant la mise aux voix de la motion du sénateur Forrestall. Quelqu'un veut-il que l'on relise la motion ou passons-nous au vote maintenant?

Le sénateur Johnson: Veuillez la relire.

Le sénateur Forrestall: Je propose, monsieur le président:

Que le Sous-comité du programme et de la procédure se compose du président, du vice-président et d'un autre membre du Comité que le président désignera après les consultations d'usage;

Cette motion a été modifiée à l'unanimité pour que soit désigné le sénateur Atkins. De plus:

Que le Sous-comité soit autorisé à prendre des décisions au nom du Comité;

Que le Sous-comité soit autorisé à inviter des témoins et à établir l'horaire des audiences; et

Que le Sous-comité fasse rapport de ses décisions au Comité.

Le sénateur Bosa: Mais seulement dans des circonstances spéciales? Est-il entendu implicitement que cela se fait dans des circonstances spéciales?

Le sénateur Forrestall: Monsieur le président, mon intention est que cela s'inscrive dans le cadre des travaux normaux et courants du comité permanent du Sénat et que lorsque le comité au complet a des objections à une décision prise par le comité de direction, qu'il l'apprenne par suite d'un rapport ou par d'autres moyens, le comité aura le pouvoir de changer, de modifier ou de rejeter la décision du comité, clairement et simplement. À mon avis, il conserve ce pouvoir.

Le président: Il a demandé une explication.

Le sénateur Bosa: Si le sénateur Forrestall pouvait ajouter un préambule afin que cela se produise uniquement lorsqu'il est impossible au comité au complet de se réunir, alors je pourrais l'appuyer. Mais sans un tel préambule, j'estime que le sénateur Bonnell a parfaitement raison, à savoir que le comité de direction peut se réunir quand il le veut et prendre une décision sans convoquer le reste des membres. Vous êtes avocat, monsieur le président, vous pouvez peut-être interpréter avec plus de précision que moi, qui suis un profane, l'objet de cette motion.

Le président: Le sénateur Forrestall a présenté sa motion. Êtes-vous prêts pour la mise aux voix? Que tous ceux qui sont pour la motion telle qu'elle est présentée l'indiquent en levant la main droite. Maintenant, tous ceux qui sont contre, veuillez lever la main droite.

Le président: La motion est adoptée.

Le point numéro 4 est une motion pour l'impression des délibérations du comité.

Le sénateur Forrestall: J'ai préalablement pris la précaution de discuter avec le greffier de la crédibilité du chiffre. Il m'a assuré qu'il ne nous reste qu'une poignée d'exemplaires après

[Text]

each meeting or session of this committee and the rest are fully committed and used. Having said that, I move:

That the committee print 500 copies of its proceedings.

Senator Johnson: I second the motion.

The Chairman: All in favour?

Some Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Contrary minded please say "nay". The motion is carried.

The next motion is a motion to hold meetings without a quorum. Senator Bosa, this is the area you raised. I certainly will hear your comments as soon as the motion is put with respect to holding meetings without a quorum.

Senator Forrestall: If that is fine with you, Mr. Chairman, I am prepared to move that, pursuant to rule 90, the Chairman be authorized to hold meetings to receive and authorize the printing of the evidence when a quorum is not present.

The Chairman: Senator Bosa?

Senator Bosa: I made my views known earlier. Again, that applies only under exceptional circumstances, when witnesses are scheduled to appear before the committee and for some reason not everybody can be present and we are below quorum, unless we can give some advance notice to the witness and that witness can appear at another time without any inconvenience. However, if somebody came in from Vancouver and —

The Chairman: Exactly. The main purpose is to hear witnesses, frankly. As you know, without a quorum you cannot take a vote and you cannot make decisions, so there is no prejudice there. Are you ready for the question? All in favour?

Senator Bonnell: Before you put the question, may I have some clarification? It seems to me that it is stated in that motion that the chairman can decide to have things printed up. I would like to have it that even the members who are present, maybe not a quorum, will decide if the meeting should be conducted. With the motion the way it is, all the power goes to the chairman. I would prefer that the committee that is there, even if there are only four, can decide to have things printed. If you give all the power to the chairman, the rest of us might as well go home. The chairman can run the whole show and get it printed with just him and somebody else sitting together.

Senator Forrestall: You are being a little sophisticated, if I may say so.

Senator Bonnell: Maybe so, but you can leave it too loose. I might be here sometime when the chairman is away. If I was acting chairman, I could say we should print this up and put all my points in, and it would all be on the record. If I had that power, I could —

[Traduction]

chaque réunion ou séance du comité et que le reste est complètement utilisé. Cela dit, je propose:

Que le comité fasse imprimer 500 exemplaires de ses délibérations.

Le sénateur Johnson: J'appuie la motion.

Le président: Tous ceux en faveur de la motion?

Des voix: D'accord.

Le président: Ceux qui s'y opposent, veuillez dire "non". La motion est adoptée.

La prochaine motion porte sur la tenue de séances en l'absence du quorum. Sénateur Bosa, c'est la question que vous avez soulevée. J'aurai certainement l'occasion d'entendre vos commentaires dès que sera présentée la motion concernant les séances en l'absence du quorum.

Le sénateur Forrestall: Si vous êtes d'accord, monsieur le président, je suis prêt à proposer que, conformément à l'article 90 du Règlement, le président soit autorisé à tenir des réunions pour entendre des témoignages et à en permettre la publication en l'absence du quorum.

Le président: Sénateur Bosa?

Le sénateur Bosa: J'ai exprimé mon opinion plus tôt. Ici encore, cela ne s'applique que dans des circonstances exceptionnelles, lorsque les témoins doivent comparaître devant le comité et que pour une raison quelconque tous les membres ne peuvent être présents et que nous n'avons pas le quorum, à moins que nous puissions prévenir le témoin et que ce témoin puisse comparaître à un autre moment qui lui convient. Cependant, si quelqu'un venait de Vancouver et —

Le président: Exactement. Le principal objet est en fait d'entendre les témoins. Comme vous le savez, en l'absence du quorum, il est impossible de voter et de prendre des décisions. Par conséquent, il n'y a aucun risque de préjudice à cet égard. Êtes-vous prêts pour la mise aux voix? Tous ceux qui sont pour?

Le sénateur Bonnell: Avant que vous posiez la question, puis-je avoir quelques éclaircissements? Il me semble qu'il est indiqué dans la motion que le président peut décider de publier certaines choses. J'aimerais qu'il soit indiqué que même les membres qui sont présents, peut-être pas un quorum, décideront s'il y a lieu de tenir la réunion. Selon le libellé de la motion, tout le pouvoir est confié au président. Je préférerais que ce soit au comité réuni, même si seulement quatre de ses membres sont présents, de décider de la publication. Si l'on confère l'ensemble des pouvoirs au président, nous pouvons aussi bien rentrer chez nous. Le président peut faire marcher toute l'affaire et autoriser lui seul la publication.

Le sénateur Forrestall: Je vous trouve un peu tatillon, si je puis me permettre.

Le sénateur Bonnell: Peut-être, mais on risque d'être trop vague. Il peut arriver que je sois présent lorsque le président est absent. Si j'étais président par intérim, je pourrais décider de faire publier les témoignages, d'y faire inscrire tous mes arguments et que tout cela soit consigné. Si j'avais ce pouvoir, je pourrais —

[Texte]

Senator Forrestall: We would put a limit on your power.

Senator Bonnell: But here you give all the power to the chairman —

Senator Forrestall: In terms of numbers of the copies, 500, that is limited.

Senator Bonnell: — but not one or two others getting together and having this stuff printed. It does not have to be a quorum or nearly a quorum. To me, you have to have a quorum to have witnesses and to take votes. If you are not going to have a vote, then you do not need a full quorum to hear witnesses. I do not think the chairman alone should make those decisions. The committee should make those decisions.

The Chairman: You have heard the motion, and you have heard the debate on the motion. Are you ready for the question? All in favour of the motion signify by saying "Aye".

Some Hon. Senators: Aye.

The Chairman: Contrary minded please say "Nay".

An Hon. Senator: Nay.

The Chairman: The motion is carried. Item Number 6 is the financial report. You are now going to receive a copy of the Senate Standing Committee on Transport and Communications report of its spending in the last session. This indicates the amount spent on committee travel, registration fees, contract consulting, hospitality, miscellaneous, et cetera.

Senator Forrestall: In order to have it properly in front of us, I move, Mr. Chairman, that, pursuant to rule 105, the Chairman be authorized to report expenses incurred by the committee in the last session.

The Chairman: Is there a second?

Senator Atkins: I second the motion.

The Chairman: Does anyone have any questions? Hearing none, are you ready for the question? All in favour, signify by saying "Aye".

Some Hon. Senators: Aye.

The Chairman: Those contrary, please say "Nay". The motion is carried.

The next item is research staff.

Senator Forrestall: Chairman, it has been a growing practice, not a rule by any means, that the committee enable itself to seek the assistance of the Library of Parliament and to give the chairman and his committee the appropriate authority to direct the work that they are going to do from time to time. Pursuant to that, to put it in front of us properly, I move that the committee ask the Library of Parliament to assign research officers to the committee and that the chairman, on behalf of the

[Translation]

Le sénateur Forrestall: Nous pourrions restreindre votre pouvoir.

Le sénateur Bonnell: Mais ici vous confiez tout le pouvoir au président —

Le sénateur Forrestall: En ce qui concerne le nombre d'exemplaires, 500, c'est un nombre limité.

Le sénateur Bonnell: — mais pas un ou deux autres membres qui se réunissent et qui font publier les témoignages. Il n'est pas nécessaire d'avoir le quorum ou presque. À mon avis, il faut qu'il y ait quorum pour entendre des témoins et procéder à la mise aux voix. S'il n'y a pas de mise aux voix, il n'est pas nécessaire alors d'avoir le quorum pour entendre des témoins. Je ne pense pas que le président devrait prendre seul ces décisions. Le comité devrait le faire.

Le président: Vous avez entendu la motion et vous avez entendu le débat sur la motion. Êtes-vous prêts pour la mise aux voix ? Que tous ceux qui sont pour la motion l'indiquent par un "oui".

Des voix: Oui.

Le président: Ceux qui sont contre, veuillez dire "non".

Des voix: Non.

Le président: La motion est adoptée. Le point six à l'ordre du jour porte sur le rapport financier. Vous allez recevoir un exemplaire du relevé des dépenses engagées par le Comité sénatorial permanent des transports et des communications au cours de la dernière session. Vous y verrez indiquer le montant consacré aux déplacements du comité, aux frais d'inscription, aux services d'experts-conseils, aux frais d'accueil, aux frais divers, etc.

Le sénateur Forrestall: Pour qu'il nous soit présenté correctement, je propose, monsieur le président que, conformément à l'article 105 du Règlement, le président soit autorisé à déposer un relevé des dépenses faites par le comité au cours de la session précédente.

Le président: La motion est-elle appuyée?

Le sénateur Atkins: J'appuie la motion.

Le président: Y a-t-il des questions? Comme il n'y en a pas, êtes-vous prêts pour la mise aux voix ? Que tous ceux qui sont pour l'indiquent par un "oui".

Des voix: Oui.

Le président: Ceux qui sont contre, veuillez dire "non". La motion est adoptée.

Le prochain point concerne le personnel de recherche.

Le sénateur Forrestall: Monsieur le président, l'usage, et non le Règlement, veut que le comité prenne les dispositions nécessaires pour obtenir l'aide de la Bibliothèque du Parlement et que l'on confère au président et à son comité le pouvoir nécessaire pour diriger les travaux qu'ils exécuteront de temps à autre. Conformément à cet usage, je propose que le comité demande à la Bibliothèque du Parlement d'assigner des agents de recherche au comité et que le président, au nom du comité, supervise la

[Text]

committee, direct the research staff in the preparation of studies, analyses, and summaries.

The Chairman: Is there a second?

Senator Atkins: I second the motion.

Senator Bosa: Mr. Chairman, I hope you do not misinterpret my interventions. They have nothing to do with partisan disputes.

The Chairman: Please.

Senator Bosa: There is nothing political about this. It has been a practise to draw the researchers from the Library of Parliament. It is then the decision of the steering committee or the committee to decide which way to go and what subjects to study. Someone then takes the responsibility of contacting the research staff. Is this what this motion is all about?

The Chairman: No. For example, a transport bill in the House of Commons gets first, second and third reading, comes to the Senate, has first reading and finally gets to us. We need to have some research done to brief us. This motion says we go to the Library of Parliament and get John Christopher, who is an expert in transportation, to give us some help, advice and guidance.

Senator Forrestall: We would be very fortunate to have him with us.

The Chairman: He is excellent.

Senator Bosa: I never mention any names, but I do use the research library quite frequently myself. I am very happy with it.

Senator Bonnell: Mr. Chairman, I have a few comments about this as well. I have no objection to this fine gentleman. I know he will do a good job. I hope that we on the steering committee will recommend him to you and you will recommend him to the Library and they will recommend him to us. We want somebody who knows something about transportation.

I have the opinion that he is not here as an advisor and researcher for the chairman. He is here as an advisor to the committee. Therefore, if any member of the committee wants him to do some research pertaining to what they are going to be talking about, he is available to them and not just the chairman. Therefore, I would like to have that motion read closer so we all realize that we are giving the chairman all the power to control the researcher when he should be available to the full committee.

The Chairman: That is not what the motion says, with all due respect.

Senator Bonnell: Read it again.

[Traduction]

rédaction des études, des analyses et des résumés par le personnel de recherche.

Le président: Quelqu'un est-il prêt à appuyer la motion?

Le sénateur Atkins: Je l'appuie.

Le sénateur Bosa: Monsieur le président, j'espère que vous n'interprétez pas mal mes interventions. Elles n'ont rien à voir avec les querelles partisans.

Le président: Je vous en prie.

Le sénateur Bosa: Il n'y a rien de politique dans tout cela. L'usage veut que l'on retienne les services des attachés de recherche de la Bibliothèque du Parlement. Le comité de direction ou le comité décide de la marche à suivre et des sujets à étudier. Quelqu'un se charge ensuite de communiquer avec le personnel de recherche. N'est-il pas question de cela dans cette motion?

Le président: Non. Par exemple, un projet de loi sur les transports franchit d'abord les étapes de la première, deuxième et troisième lectures à la Chambre avant d'être renvoyé au Sénat, où il est lu une première fois et ensuite soumis au comité. Nous devons faire faire des recherches pour nous renseigner sur le sujet. La motion propose que nous demandions à la Bibliothèque du Parlement de nous prêter John Christopher, spécialisé dans le domaine des transports, pour nous aider et nous conseiller dans nos travaux.

Le sénateur Forrestall: Nous aurions beaucoup de chance de l'avoir.

Le président: Il est excellent.

Le sénateur Bosa: Je ne demande jamais quelqu'un de particulier, mais j'utilise très souvent les services de la Bibliothèque du Parlement. J'en suis très satisfait.

Le sénateur Bonnell: Monsieur le président, j'aimerais ajouter quelques mots. Je n'ai pas d'objection à ce qu'on retienne les services de M. Christopher. Je sais qu'il fera de l'excellent travail. J'espère que les membres du comité de direction vous recommanderont de retenir ses services, que vous transmettez le message à la Bibliothèque du Parlement et qu'elle nous le recommandera à son tour. Nous voulons quelqu'un qui connaît bien le domaine des transports.

Je tiens toutefois à dire qu'il n'est pas ici pour servir de conseiller et d'attaché de recherche au président, mais au comité. Si un membre du comité lui demande d'effectuer des recherches sur un sujet donné, il doit être en mesure de répondre à sa demande et non pas se tenir uniquement à la disposition du président. J'aimerais donc que nous lisions la motion de plus près pour que nous prenions conscience du fait que nous mettons l'attaché de recherche à l'entière disposition du président alors qu'il devrait être au service de tous les membres du comité.

Le président: Sauf votre respect, ce n'est pas ce que dit la motion.

Le sénateur Bonnell: Relisez-la.

[Texte]

Senator Atkins: Before you read it out, I cannot believe that if you, Senator Bonnell, called our friend over here, that he would not in any way assist you.

Senator Bonnell: I have lots of confidence in him, but I do not want the authority to be in writing, and approved by the Senate as a whole later on when we report, that this motion gives all the power not to us as members, but to the chairman. I would not then feel comfortable going to him to ask him to do something until I become chairman. When the chairman is away, then I can ask him. Otherwise, he is reporting only to you.

Senator Forrestall: I am prepared to amend this by adding that the chairman, on behalf of the committee "and its members" direct the research staff in the preparation, study, analysis and summaries.

The Chairman: Is everyone agreed to the amendment?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: All of those in favour of motion say aye.

Some Hon. Senators: Aye.

The Chairman: Contrary minded, please say nay.

Motion carried.

Number 8: Authority to commit funds and certify accounts.

Senator Forrestall: Mr. Chairman, I move:

That pursuant to section 32 of the Financial Administration Act, authority to commit funds be conferred on the chairman or, in his absence, the deputy chairman; and

That pursuant to section 34 of the Financial Administration Act and Guideline 3:05 of Appendix II of the *Rules of the Senate*, authority for certifying accounts payable by the committee be conferred on the chairman, the deputy chairman and, when necessary, the clerk of the Committee.

The Chairman: Senator Bonnell.

Senator Bonnell: That has been the procedure for 25 years, that small expenses have to be put before the clerk from time to time. If the chairman cannot sign, the deputy chairman can approve the expenditure to pay the bills.

All expenditures must be approved by the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration. Therefore, this committee has no power of its own, except to pay regular bills out of the committee's budget.

The Chairman: Just to give you some figures, last year 275 witnesses appeared before this committee. The committee paid out about \$20,000 in witness fees. This motion covers the

[Translation]

Le sénateur Atkins: Avant que vous en fassiez la lecture, j'aimerais dire que je ne peux croire, sénateur Bonnell, que notre collègue refuserait de vous venir en aide si vous faisiez appel à ses services.

Le sénateur Bonnell: Je lui fais totalement confiance, mais je ne veux pas qu'on précise que cette motion, qui sera approuvée plus tard par le Sénat, accorde pleins pouvoirs non pas au comité, mais au président. Je me sentirais gêné de lui demander de faire des recherches, sauf si j'assumais la présidence. Lorsque le président n'est pas là, je peux le faire. Autrement, il relève uniquement de vous.

Le sénateur Forrestall: Je suis disposé à modifier la motion en ajoutant que le président, au nom du comité «et de ses membres», supervise la rédaction des études, des analyses et des résumés par le personnel de recherche.

Le président: Êtes-vous tous d'accord avec l'amendement?

Des voix: D'accord.

Le président: Que tous ceux qui sont en faveur de la motion veuillent bien dire oui.

Des voix: Oui.

Le président: Que tous ceux qui sont contre veuillent bien dire non.

La motion est adoptée.

Point 8: Autorisation d'engager des fonds et d'approuver les comptes à payer.

Le sénateur Forrestall: Monsieur le président, je propose:

Que, conformément à l'article 32 de la Loi sur la gestion des finances publiques, l'autorisation d'engager les fonds du comité soit conférée au président, ou en son absence, au vice-président; et

Que, conformément à l'article 34 de la Loi sur la gestion des finances publiques et à la directive 3:05 de l'annexe II du *Règlement du Sénat*, l'autorisation d'approuver les comptes à payer au nom du comité soit conférée au président ou au vice-président, et, au besoin, au greffier du comité.

Le président: Sénateur Bonnell.

Le sénateur Bonnell: Nous utilisons cette marche à suivre depuis 25 ans. Les dépenses mineures sont approuvées de temps à autre par le greffier. Lorsque le président ne peut signer, c'est le vice-président qui approuve les crédits nécessaires pour payer les comptes.

Toutes les dépenses doivent être approuvées par le Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration. Par conséquent, le comité n'a pas de pouvoir en tant que tel; il paie uniquement les comptes courants à même le budget du comité.

Le président: Pour vous donner une idée, l'année dernière, 275 témoins ont comparu devant ce comité. Les dépenses des témoins ont atteint environ 20 000 \$. Cette motion vise à couvrir

[Text]

paying of these fees. This committee was active last year and probably will be again.

Senator Bonnell: If that is what we are using the money for, we should stop it.

Senator Bosa: It is an average of \$65 a witness.

Senator Bonnell: As I understood, the witnesses were paid for out of our budget, not the Senate budget.

The Chairman: It is a Senate budget, but the cheques still must be written and approved.

Senator Bonnell: The point is that most witnesses want to appear before us out of their own interests. We should not be paying them to appear before us. The only people we should be paying are those we request to appear before the committee.

The Chairman: I understand the committee has that power now.

Mr. Onu: If I may, Senator Bonnell, the committee does not automatically pay for any witness who shows up. For example, the figures mentioned by the chairman represent the total number of witness, but certainly the committee did not pay to have all of those witnesses appear. Many witnesses live in Ottawa. Some of the larger and wealthier organizations would pay their own way. There is no question that the committee or the Senate should pay for all witnesses appearing before a committee.

You are right, that when a committee requests a witness to appear, it specifically agrees to pay expenses. The committee certainly has that power, but there is no obligation on either the Senate or the committee to pay a witness who asks to testify.

Senator Forrestall: The final motion I wish to present deals with the principle of that authority and power. I propose to move that pursuant to rule 103, reasonable travelling and living expenses be paid to witnesses invited to appear before the committee, and that such expenses be paid at the discretion of the committee subject to a maximum of two representatives per organization.

Should I move this motion, it leaves in our hands some form of control over those to whom we will pay travel and reasonable living expenses.

Given the circumstances of the difficult budget restrictions we face, we might not recognize in a motion the responsibility we have to pay those whom we invite specifically, and leave on an occasion-to-occasion basis — in other words, on the merit of the case — payment of others.

Having said that, I move:

That pursuant to rule 103, reasonable travelling and living expenses be paid to witnesses invited to appear before the committee, and that such expenses be paid at the discretion of the committee subject to a maximum of two (2) representatives per organization.

[Traduction]

le remboursement de ces dépenses. Le comité a été très actif l'année dernière et le sera sans doute de nouveau.

Le sénateur Bonnell: Si c'est à cela que sert l'argent, il faudrait mettre un terme à cette pratique.

Le sénateur Bosa: Cela représente en moyenne 65 \$ par témoin.

Le sénateur Bonnell: Si j'ai bien compris, les dépenses des témoins ont été remboursées à même le budget du comité, non pas le budget du Sénat.

Le président: C'est un budget du Sénat; toutefois, les chèques doivent tout de même être émis et approuvés.

Le sénateur Bonnell: Le fait est que la plupart des témoins veulent comparaître devant nous pour nous exposer leur point de vue. Nous ne devrions pas rembourser leurs dépenses, mais uniquement celles des témoins que nous convoquons.

Le président: Je crois comprendre que le comité a maintenant le pouvoir de le faire.

M. Onu: Si je puis me permettre, sénateur Bonnell, le comité ne rembourse pas automatiquement les dépenses de tous les témoins. Par exemple, les chiffres mentionnés par le président s'appliquent à l'ensemble des témoins, mais le comité n'a certainement pas remboursé les dépenses de tous ces témoins. Bon nombre d'entre eux vivent à Ottawa. Certains des organismes plus importants et mieux nantis assument leurs propres dépenses. Il n'est pas question que le comité ou le Sénat rembourse les dépenses de tous les témoins qui comparaissent devant un comité.

Il est vrai que lorsqu'un comité convoque un témoin, il accepte de couvrir ses dépenses. Le comité a le pouvoir de le faire, mais rien n'oblige le Sénat ou le comité à rembourser les dépenses d'un témoin qui demande à comparaître.

Le sénateur Forrestall: La dernière motion que je désire présenter porte sur le principe de ce pouvoir. Je propose que, conformément à l'article 103 du Règlement, une indemnité raisonnable pour frais de déplacement et de séjour soit versée à tout témoin invité à comparaître devant le comité, et que ces frais soient payés à la discrétion du comité jusqu'à concurrence de deux représentants par organisation.

Cette motion, si elle est proposée, nous permettra d'exercer un certain contrôle sur les témoins à qui nous acceptons de verser une indemnité raisonnable pour frais de déplacement et de séjour.

Compte tenu des compressions budgétaires difficiles auxquelles nous faisons face, il nous est permis de reconnaître dans une motion la responsabilité que nous avons de rembourser les dépenses des témoins que nous convoquons de façon précise, et de laisser celles des autres à notre discrétion.

Cela dit, je propose:

Que, conformément à l'article 103 du Règlement, une indemnité raisonnable pour frais de déplacement et de séjour soit versée à tout témoin invité à comparaître devant le comité et que ces frais soient payés à la discrétion du comité jusqu'à concurrence de deux (2) représentants par organisation.

[Texte]

The Chairman: You have heard the motion. Is there any discussion?

Senator Atkins: You want to set the limit at two. Why two? Any organization would —

Senator Forrestall: What if you had 20?

Senator Atkins: Well, I would say one. If we are talking about restraining responsibility at this point in time, surely one person can effectively represent an organization as well as two.

Senator Bosa: What if the witness is an association?

Mr. Onu: The rationale behind two is that the head of an organization will appear before us and, in the case of technical discussions, they will bring along one of their experts.

Senator Atkins: That is a satisfactory explanation. I was curious to know why.

Senator Roberge: Can you give us examples of the type of organization you are referring to?

Senator Bonnell: An anti-poverty group.

Senator Forrestall: The Consumer Association of Canada.

Senator Robichaud: I concur with Senator Atkins that one person per organization is plenty. Furthermore, organizations invited by us to attend or to be witnesses, organizations such as Canadian Pacific, they should not be paid to attend.

Mr. Onu: The suggestion for two representatives per organization arose because there are cases where a committee has recommended payment for more witnesses. There has been some discussion at the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration to reduce expenses. This is really a guideline for committees, but it does not prevent a committee from saying "No, we will only pay for one witness," as you suggest.

Senator Bosa: Why do we not set a maximum of two?

Mr. Onu: That is the idea. Internal Economy does not want committees paying for more than two per organization. That was simply not clear before. In other words, no maximum was set. So a committee could conceivably ask for three witnesses.

Senator Atkins: Senator Bosa's suggestion is a good amendment, to a maximum of two.

The Chairman: Senator Forrestall?

Senator Forrestall: I cannot think of a reason why a maximum of two would not suffice. I know that in the past we have paid for more than two, but that had to do with consumer groups.

[Translation]

Le président: Vous avez entendu la motion. Avez-vous des questions à poser à ce sujet?

Le sénateur Atkins: Vous voulez fixer la limite à deux représentants par organisation. Pourquoi deux? N'importe quelle organisation —

Le sénateur Forrestall: Et s'il y en avait vingt?

Le sénateur Atkins: Et bien, je limiterais cela à un représentant. Comme il est question de restrictions, je suis sûr qu'un seul représentant par organisme suffirait au lieu de deux.

Le sénateur Bosa: Et si le témoin représente une association?

M. Onu: La limite a été fixée à deux parce que le directeur de l'organisme qui comparaît devant nous se fait habituellement accompagner d'un spécialiste lorsque les discussions portent sur des sujets techniques.

Le sénateur Atkins: Je trouve votre explication satisfaisante. Je voulais seulement des précisions.

Le sénateur Roberge: Pouvez-vous me donner un exemple du type d'organisme auquel vous faites allusion?

Le sénateur Bonnell: Un groupe qui lutte contre la pauvreté.

Le sénateur Forrestall: L'Association des consommateurs du Canada.

Le sénateur Robichaud: Je suis d'accord avec le sénateur Atkins. Un représentant par organisation suffit. Nous ne devrions pas non plus être obligés de rembourser les dépenses des organismes que nous convoquons, comme par exemple le Canadien Pacifique.

M. Onu: Si l'on propose de rembourser les dépenses de deux représentants par organisation, c'est parce qu'il y a eu des cas où un comité avait recommandé que l'on rembourse les dépenses d'un plus grand nombre de témoins. Le Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration a discuté de la possibilité de réduire les dépenses. Il s'agit seulement d'une proposition. Rien n'empêche un comité de dire: "Non, nous ne rembourserons les dépenses que d'un seul représentant", comme vous le proposez.

Le sénateur Bosa: Pourquoi ne pas fixer la limite à deux?

M. Onu: C'est l'objectif visé. Le Comité de la régie interne ne veut pas que les comités remboursent les dépenses engagées par plus de deux représentants par organisation. On manquait tout simplement de précisions à ce sujet. Autrement dit, aucune limite n'avait été fixée. Un comité pouvait donc demander à ce que trois représentants comparaissent devant lui.

Le sénateur Atkins: Je trouve la suggestion du sénateur Bosa très bonne. La limite devrait être fixée à deux.

Le président: Sénateur Forrestall?

Le sénateur Forrestall: Je ne vois pas pourquoi un maximum de deux représentants ne suffirait pas. Je sais que dans le passé nous avons remboursé les dépenses d'un nombre plus élevé de représentants, mais c'était dans le cas de groupes de consommateurs.

[Text]

Senator Robichaud: Everyone must streamline. The consumer groups must streamline too.

Senator Forrestall: A consumer group from Newfoundland has problems with high telephone bills. Are we to restrict them to two and, if so, which two? I do not want to get into that.

There is always a case that should be judged on its own merit. As long as it is understood that the steering committee, through the chairman, could decide whether or not there was an extraordinary case and that the matter could be decided before the committee. We would not want to get engaged in a telephone rate hearing inquiry and suddenly have to pick one group of consumer representatives over another.

We also have the obvious difficulty of native Canadians and the bilingual character and nature of our country.

Senator Bonnell: Some Maritimers cannot afford to come to Ottawa.

Senator Forrestall: Maritimers would love to come to Ottawa, and some cannot afford to.

The Chairman: Honourable senators, what is your wish? You have heard the suggestion for a change in the wording of the motion as read by Senator Forrestall. Do you want to have a formal amendment, or do you agree that he restate the motion in accordance with what Senator Bosa, Senator Atkins and Senator Roberge have suggested?

Senator Forrestall: Chairman, I so move.

The Chairman: All in favour of the motion as amended say aye?

Senator Bonnell: How was it amended? A maximum of two, is it?

Senator Atkins: A maximum of two is the amendment suggested by Senator Bosa.

Senator Forrestall: No, we have that now.

Senator Bonnell: What is the amendment?

Senator Forrestall: Let me read it again. I move:

That pursuant to rule 103, reasonable travelling and living expenses be paid to witnesses invited to appear...

Be aware that "invited to appear" does not preclude people from appearing who may otherwise be eligible for expenses.

...before the committee and that such expenses be paid at the discretion of the committee subject to a maximum of two (2) representatives per organization.

The Chairman: All those in favour of the motion please signify by saying "Aye".

Hon. Senators: Aye.

The Chairman: Contrary minded, "Nay".

[Traduction]

Le sénateur Robichaud: Tout le monde doit réduire ses dépenses. Les groupes de consommateurs aussi.

Le sénateur Forrestall: Prenons l'exemple d'un groupe de consommateurs de Terre-Neuve qui a de la difficulté à payer ses comptes de téléphone élevés. Devons-nous limiter le nombre de représentants qu'il peut envoyer à deux? Si oui, lesquels inviterons-nous? Je ne veux pas me lancer dans cette discussion.

Il y a toujours des cas qui méritent une attention particulière. Il est clair toutefois que le comité de direction, par l'entremise du président, peut décider s'il s'agit ou non d'un cas extraordinaire et que la question peut être tranchée par le comité. Nous ne voudrions pas nous lancer dans une étude sur les tarifs téléphoniques et être soudainement obligés de choisir les représentants d'un groupe plutôt qu'un autre.

Il y a également la question des autochtones et du caractère bilingue de notre pays qui pose des difficultés.

Le sénateur Bonnell: Certains résidents des provinces maritimes ne peuvent se permettre de venir à Ottawa.

Le sénateur Forrestall: Ils aimeraient bien venir à Ottawa, mais certains ne peuvent se le permettre.

Le président: Honorables sénateurs, que désirez-vous faire? On a proposé de modifier le libellé de la motion lue par le sénateur Forrestall. Voulez-vous qu'il soumette un amendement en bonne et due forme, ou accepteriez-vous qu'il relise la motion, en tenant compte des propositions formulées par les sénateurs Bosa, Atkins et Roberge?

Le sénateur Forrestall: Monsieur le président, j'appuie la motion.

Le président: Que tous ceux qui sont en faveur de la motion, telle que modifiée, veuillent bien dire oui?

Le sénateur Bonnell: Quel est l'amendement proposé? Jusqu'à concurrence de deux?

Le sénateur Atkins: Jusqu'à concurrence de deux, voilà l'amendement proposé par le sénateur Bosa.

Le sénateur Forrestall: Non, c'est ce que dit déjà la motion.

Le sénateur Bonnell: Quel est l'amendement proposé?

Le sénateur Forrestall: Laissez-moi relire la motion. Je propose:

Que, conformément à l'article 103 du Règlement, une indemnité raisonnable pour frais de déplacement et de séjour soit versée à tout témoin invité à comparaître...

L'expression «invité à comparaître» n'empêche pas ceux dont les dépenses seraient autrement remboursables de comparaître.

...devant le comité et que ces frais soient payés à la discrétion du comité jusqu'à concurrence de deux (2) représentants par organisation.

Le président: Que tous ceux qui sont en faveur de la motion veuillent bien dire oui.

Des voix: Oui.

Le président: Que tous ceux qui sont contre veuillent bien dire non.

[Texte]

Motion carried.

Senator Forrestall, I neglected to ask for the question on your number eight, authority to commit funds. We talked about it, but I did not put it to a vote. I am sorry.

You have heard Senator Forrestall's motion on authority to commit funds and certify accounts.

Senator Forrestall: You may recall that I accepted an amendment: That, pursuant to Section 34 of the Financial Administration Act and Guideline 3:05 of Appendix II of the *Rules of the Senate*, authority for certifying accounts payable by the committee be conferred on the Chairman, the Deputy Chairman and, when necessary, the clerk of the Committee.

The Chairman: All in favour signify by saying "Aye".

Hon. Senators: Aye.

The Chairman: Contrary minded, "Nay".

Motion carried.

Senator Forrestall: Mr. Chairman, I trust that the full motion carried. The full motion has been read into the record.

The Chairman: The next item is number 10, "Time slot for regular meetings"; number 11 is "Other matters"; and number 12 is "Adjournment".

Last year you will recall by consent and agreement on Wednesday we started to meet from 1:30 until 3:00 p.m. so the time slot for this committee was at 3:00 p.m.

I would like to hear the wishes of senators as to a time slot that is convenient and that they would like to have.

Senator Forrestall: I will not deal right now with the time slot. However, with respect to location, we have a very difficult question in front of Public Works and in front of the Committee on Internal Economy with respect to this building. A lot of work has to be done here and it could well be that we have no choice about this building, that we will perhaps have to meet somewhere else and that is more imminent than otherwise.

Before we decide if this is a good place to meet, for practical purposes perhaps we should seek a secure meeting room other than here in the East Block where the committee has met for some years. I suggest we meet in one of the committee rooms in the Centre Block because this room may not be available.

As to times, I am quite prepared to leave that to the steering committee.

Senator Bonnell: There is a very nice room right in the Centre Block on the first floor. It is a new room and it is close. If we are to meet on Wednesday afternoon after the Senate, we only need go down stairs instead of running through the tunnel to come over here with all the asbestos.

[Translation]

La motion est adoptée.

Sénateur Forrestall, j'ai oublié de demander au comité de se prononcer sur le point huit, soit l'autorisation d'engager des fonds. Nous en avons discuté, mais nous n'avons pas mis la question aux voix. Je m'en excuse.

Vous avez entendu la motion du sénateur Forrestall portant sur l'autorisation d'engager des fonds et d'approuver les comptes à payer.

Le sénateur Forrestall: Vous vous souviendrez que j'ai accepté qu'on la modifie: Que, conformément à l'article 34 de la Loi sur la gestion des finances publiques et à la directive 3:05 de l'annexe II du Règlement du Sénat, l'autorisation d'approuver les comptes à payer au nom du comité soit conférée au président ou au vice-président, et, au besoin, au greffier du comité.

Le président: Que tous ceux qui sont en faveur veuillent bien dire oui.

Des voix: Oui.

Le président: Que tous ceux qui sont contre veuillent bien dire non.

La motion est adoptée.

Le sénateur Forrestall: Monsieur le président, j'espère que la motion au complet a été adoptée, qu'elle a été lue au complet aux fins du compte rendu.

Le président: Les prochains points à l'ordre du jour sont les suivants: le point 10, «Horaire des séances régulières»; le point 11, «Autres questions»; et le point 12, «Ajournement».

Vous vous souviendrez que l'année dernière, nous avons convenu de nous réunir le mercredi de 13 h 30 à 15 heures. C'était l'horaire que nous avions fixé pour le comité.

J'aimerais connaître vos suggestions concernant l'horaire qui vous conviendrait et que vous aimeriez avoir.

Le sénateur Forrestall: Je ne veux pas vous parler de cette question tout de suite. Pour ce qui est du lieu de rencontre, le ministère des Travaux publics et le Comité de la régie interne sont confrontés à un sérieux problème. Cet édifice devra faire l'objet d'importants travaux et il se peut que nous soyons obligés de nous réunir ailleurs. Une décision sera bientôt rendue à ce sujet.

Avant de décider si ce lieu nous convient, nous devrions peut-être, pour des raisons d'ordre pratique, trouver une salle dans un édifice autre que l'édifice de l'Est, où le comité s'est réuni pendant plusieurs années. Je propose que nous nous réunissions dans une des salles de comité de l'édifice du Centre parce que cette pièce-ci ne sera peut-être pas disponible.

Pour ce qui est de l'horaire des séances, je suis disposé à laisser cette décision au comité de direction.

Le sénateur Bonnell: Il y a une salle très agréable au premier étage de l'édifice du Centre. Elle est nouvelle et bien située. Si nous nous réunissons le mercredi après-midi, après le Sénat, nous n'aurons qu'à descendre les escaliers au lieu de traverser le tunnel pour nous rendre ici, avec toute l'amiante qu'il y a dans les murs.

[Text]

I suggest we put our name down for that room.

Senator Petten: Is that room 172-E?

Senator Bonnell: Yes.

Senator Johnson: We met there all last year.

Senator Bonnell: I would agree to meeting there every Wednesday afternoon.

Mr. Onu: It may be a little small if we have witnesses.

Senator Bonnell: If we are going to have representatives of CBC, Air Canada, or CP Air we can go somewhere else. But for ordinary meetings on Wednesday afternoons, that is fine.

Senator Johnson: There is ample space.

Senator Forrestall: I agree with that.

The Chairman: Is that the wish of all senators?

Senator Forrestall: I would hope that we could, in the normal course of things, avoid sitting on Mondays or Fridays.

Senator Roberge: Being new, I had a hard time finding this place, so I will sit in any other room. If possible, I would like the Wednesday afternoon time slot.

Senator Johnson: At 3 p.m.

Senator Roberge: Three o'clock is fine.

The Chairman: One of the difficulties is that there was an expression that "the committee will meet when the Senate rises." A senator can rise in the Senate to make a 15-minute speech, and another senator may respond for 15 minutes. Witnesses who are called for 3:00 p.m. or 3:30 p.m. have to sit here and at 6:00 p.m. the Senate is still going. It is embarrassing for the witnesses, the committee and the Senate. That is the difficulty of having a meeting "when the Senate rises" and my own preference would be to have a fixed time.

Senator Bonnell: We can meet on Wednesday afternoon because the Senate now has a new rule where it sits from 1:30 p.m. until 3:00 p.m.

The Chairman: Is that a rule?

Senator Bosa: That is a rule.

Senator Bonnell: That is a new rule that was passed the other day.

The Chairman: That is good.

Senator Bosa: My understanding, Mr. Chairman, is that it is a rule, although there may be some latitude given. The Senate may not adjourn at 3:00 p.m., it may adjourn at 3:10 p.m. or 3:15 p.m. to wind up something.

The Chairman: I am happy to hear that. It gets rid of the embarrassment of keeping witnesses waiting for hours for us.

[Traduction]

Je propose que nous réservions cette salle.

Le sénateur Petten: S'agit-il de la salle 172-E?

Le sénateur Bonnell: Oui.

Le sénateur Johnson: C'est là que nous nous sommes réunis l'année dernière.

Le sénateur Bonnell: J'accepterais qu'on se rencontre dans cette salle tous les mercredis après-midi.

M. Onu: Elle risque d'être un peu petite si nous avons des témoins.

Le sénateur Bonnell: Nous pouvons nous réunir ailleurs si des représentants de la SRC, d'Air Canada ou de CP Air comparaissent devant nous. Mais la salle convient parfaitement aux séances régulières du mercredi après-midi.

Le sénateur Johnson: La salle est suffisamment grande.

Le sénateur Forrestall: Je suis d'accord avec vous.

Le président: Êtes-vous tous d'accord, sénateurs?

Le sénateur Forrestall: J'espère que nous pourrons éviter de siéger les lundis ou les vendredis.

Le sénateur Roberge: Comme je suis nouveau, j'ai eu du mal à trouver cette pièce. J'accepterai donc de siéger dans n'importe quelle autre salle. J'aimerais, si possible, qu'on se réunisse le mercredi après-midi.

Le sénateur Johnson: À 15 heures.

Le sénateur Roberge: Cela me conviendrait parfaitement.

Le président: Une des difficultés tient à l'expression «le comité se réunira à l'ajournement du Sénat.» Un sénateur peut prononcer un discours de quinze minutes au Sénat, et un autre peut y répondre pendant quinze minutes. Les témoins qui doivent comparaître à 15 heures ou à 15 h 30 sont obligés d'attendre ici. Le Sénat, lui, peut toujours être en train de siéger à 18 heures. Cette situation est embarrassante pour les témoins, le comité et le Sénat. C'est pourquoi il est difficile de tenir une réunion «à l'ajournement du Sénat». Je préférerais qu'on fixe une heure précise.

Le sénateur Bonnell: Nous pouvons nous réunir le mercredi après-midi parce que, d'après un nouveau règlement, le Sénat siège maintenant de 13 h 30 à 15 heures.

Le président: C'est un règlement?

Le sénateur Bosa: Oui.

Le sénateur Bonnell: Il a été adopté l'autre jour.

Le président: C'est bien.

Le sénateur Bosa: D'après ce que je crois comprendre, monsieur le président, cette règle n'est pas immuable. Le Sénat peut décider d'ajourner non pas à 15 heures, mais à 15 h 10 ou à 15 h 15 s'il veut régler une question.

Le président: Je suis heureux de l'entendre. Cela nous évite l'embarras de devoir faire attendre les témoins pendant des heures.

[Texte]

Last year when the committee was dissolved there were things before the committee and I want to tell you what they were. Proposed activities: to study air transportation; CBC international service; and we have received a letter from the Chairman of the Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act Review Commission saying they would like to meet with us. Those are three matters.

My suggestion is that you authorize the committee to put that before the steering committee and have the steering committee come back and report at the next meeting with some recommendations —

Senator Atkins: Not decisions but recommendations.

The Chairman: What did I say?

Come back at the next meeting and make some recommendations.

Senator Bonnell: It may make recommendations, but not decisions. Let's leave that to the committee.

Senator Roberge: Perhaps we could have copies of the first two that you have talked about. I do not have any information on that.

The Chairman: I will arrange for all of them to be circulated.

Senator Bonnell: I heard this afternoon in the Senate that Senator Perrault has an inquiry on a telecommunications system taking place with overseas services on the communications line.

The Chairman: That is one that he had on last year.

Senator Bonnell: Maybe we should not make any decision on that now and see if the Senate refers that to our committee. If it is referred to our committee by the Senate we can take it up then, rather than doing on it our own, and then we will have the power of the Senate rather than the power of our committee.

The Chairman: Last year Senator Perrault, in consultation with the committee, made a similar inquiry and the inquiry was going to come before this committee and that is how it got here.

Senator Bonnell: But that is dead and gone. It died with the Parliament and with the election and Senator Perrault is bringing it up again in this Parliament.

He will probably move a motion that the inquiry be sent to the Transport Committee for further investigation and study and then we will have that referred to us by the Senate as a whole. We will then have to report back to the Senate as a whole, rather than starting an inquiry on our own without having the support of all the members of Senate.

The other two issues I am not familiar with. However, if we get an inquiry going on that, that is enough. Why should we kill ourselves taking on a whole lot of stuff and meeting all the time. Let's try and enjoy life a little bit as we get older.

[Translation]

L'année dernière, au moment de sa dissolution, le comité avait devant lui certains dossiers. J'aimerais vous en parler. Activités proposées: entreprendre une étude sur le transport aérien; Radio-Canada international. Nous avons reçu une lettre du président de la Commission d'examen de la Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports, qui aimerait nous rencontrer. Il s'agit-là de trois dossiers.

Je propose qu'on autorise le comité à soumettre ces dossiers au comité de direction et que le comité de direction en fasse rapport à la prochaine réunion avec quelques recommandations —

Le sénateur Atkins: Non pas des décisions, mais des recommandations.

Le président: Qu'est-ce que j'ai dit?

En fasse rapport à la prochaine réunion avec quelques recommandations.

Le sénateur Bonnell: Il peut faire des recommandations, mais non pas prendre de décisions. Laissons cela au comité.

Le sénateur Roberge: Nous pourrions peut-être avoir des copies des deux premiers dossiers que vous avez mentionnés. Je n'ai aucune information à ce sujet.

Le président: Je ferai distribuer tous les dossiers.

Le sénateur Bonnell: J'ai appris cet après-midi au Sénat que le sénateur Perrault avait proposé la tenue d'une étude sur un système de télécommunications assorti de services outre-mer.

Le président: Il l'avait déjà proposé l'année dernière.

Le sénateur Bonnell: Au lieu de nous décider tout de suite, nous devrions attendre de voir si le Sénat compte soumettre cette question à notre comité. S'il le fait, nous pourrions nous pencher sur cette question à ce moment-là plutôt que de le faire de nous-mêmes, puisque nous aurons tous les pouvoirs dont jouit le Sénat, et pas seulement ceux dont jouit le comité.

Le président: L'année dernière, le sénateur Perrault, en consultation avec le comité, a proposé la tenue d'une étude identique. La question allait être soumise à notre comité, et c'est comme cela que nous avons été saisis du dossier.

Le sénateur Bonnell: Mais ce dossier n'existe plus. Il est mort au moment de la dissolution du Parlement et du déclenchement des élections. Le sénateur Perrault propose qu'on se penche sur cette question au cours de la présente législature.

Il proposera sans doute dans une motion que l'étude soit soumise au Comité des transports, après quoi le Sénat nous soumettra le dossier. Nous devrons ensuite lui présenter un rapport, ce qui nous évitera d'entreprendre l'étude de nous-mêmes sans avoir l'appui de tous les membres du Sénat.

Pour ce qui est des deux autres dossiers, je ne les connais pas. Toutefois, si nous entreprenons une étude sur ces questions, j'estime que cela sera suffisant. Je ne vois pas pourquoi nous devrions nous tuer à la tâche et tenir toute une série de réunions.

[Text]

Senator Forrestall: We have a bit of embarrassment on our hands with respect to our American brothers to the south. Had we not made arrangements with their group and then had to withdraw after we had gone to some extent?

The Chairman: That is right.

Senator Forrestall: If you are sure of your footing, go ahead. Otherwise, do not. If you are sure of your footing perhaps it is a discussion you might give consideration to reopening.

The Chairman: I will have the documentation on that circulated to everyone so that they can study it and we can take it up to the steering committee so we can take that matter up.

Senator Atkins: Are we talking about the trip to Washington?

The Chairman: Yes, the study of air safety and transport. Is there any other new business or new matters that anyone wishes to bring before the committee at this time?

Senator Bosa: Did the Air Canada-PWA situation ever appear before this committee?

The Chairman: Yes and no. We had a meeting with Hollis Harris, who briefed us. We had invited the chairman of Canadian Airlines to come and that meeting was to be scheduled, but regretfully it had to be cancelled because we prorogued.

In preparation for the trip to the United States, Canadian Airlines and Air Canada were to come and give us a full briefing on all matters except the matter of the legal feud that they had. The agreement was that that would not be raised and discussed before us because it was before certain tribunals.

Senator Bosa: But the matter seems to have been resolved now so that they will not come before the committee. Is that the feeling?

Senator Roberge: We will find out.

The Chairman: I do not know. I cannot answer that.

Senator Forrestall: It is quite proper for us to call the appropriate government officials before us under the guise of examining landing routes and commercial rights and contracts. In that proper way we can have a chance to have a conversation with Mr. Eyton and other people from CP without infringing upon difficulties with the courts because there are several matters before the courts.

Senator Bonnell: With all the controversy between Air Canada and CP, and since the matter is not settled or completed yet, we should leave it alone until they reach some kind of agreement rather than getting into it now and having the press coming in here. We will not be making any decisions or favouring one side over the other. But if we call them in and get this investigation going concerning Air Canada and CP, we will be opening a hornets' nest.

[Traduction]

Comme nous ne rajeunissons pas, nous devrions plutôt essayer de profiter un peu de la vie.

Le sénateur Forrestall: Nous nous retrouvons dans une situation un peu embarrassante en ce qui concerne nos collègues du Sud. N'avions-nous pas fait des arrangements avec eux, que nous avons ensuite été obligés d'annuler?

Le président: Oui.

Le sénateur Forrestall: Si vous êtes sûr de votre coup, allez-y. Autrement, ne faites rien. Si vous êtes sûr de votre coup, vous pourriez peut-être envisager de reprendre les discussions.

Le président: Je vous ferez distribuer les documents d'information pour que vous puissiez les examiner. Nous discuterons ensuite de la question avec le comité de direction afin de voir si nous pouvons rouvrir le dossier.

Le sénateur Atkins: Sommes-nous en train de parler du voyage à Washington?

Le président: Oui, de l'étude sur le transport et la sécurité aérienne. Y a-t-il d'autres questions que vous souhaitez aborder devant le comité à ce moment-ci?

Le sénateur Bosa: Est-ce que le comité a été saisi du dossier Air Canada-PWA?

Le président: Oui et non. Nous avons rencontré Hollis Harris et discuté de la question avec lui. Nous avons invité le président de Canadien International à comparaître devant nous, mais malheureusement, nous avons dû annuler le tout parce qu'il y a eu prorogation.

En ce qui concerne le voyage aux États-Unis, Canadien International et Air Canada devaient venir nous renseigner sur tous les aspects du dossier, sauf pour ce qui est du conflit juridique qui les opposaient. Nous avons convenu de ne pas soulever cette question devant le comité parce que les tribunaux en avaient été saisis.

Le sénateur Bosa: Mais la question semble avoir été réglée. Est-ce que cela veut dire qu'ils ne comparaîtront pas devant le comité?

Le sénateur Roberge: Nous verrons.

Le président: Je ne le sais pas. Je ne peux vous répondre.

Le sénateur Forrestall: Nous avons tout à fait le droit de convoquer des représentants du gouvernement pour discuter des parcours, des droits commerciaux et des contrats. Cela nous donnerait l'occasion de discuter avec M. Eyton et d'autres représentants de CP, sans aborder les dossiers qui sont devant les tribunaux, étant donné que plusieurs questions restent à régler.

Le sénateur Bonnell: Compte tenu de toute la controverse qui existe entre Air Canada et CP, et puisque la question n'est pas encore réglée, nous devrions attendre que les sociétés arrivent à une entente plutôt que de nous lancer dans ce débat maintenant en présence de la presse. Nous n'aurons pas à prendre de décisions ou à prendre partie. Toutefois, si nous ouvrons une enquête à ce sujet et convoquons les représentants des deux sociétés, nous risquons de tomber dans un guépier.

[Texte]

The committee adjourned.

OTTAWA, WEDNESDAY, MARCH 16, 1994

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 3:15 p.m. to consider future business of the committee.

Senator Donald H. Oliver (*Chairman*) in the Chair.

The Chairman: Honourable senators, I would like to call the meeting to order.

The purpose of this meeting, honourable senators, is to have a look at the future business of the committee and solicit your views and comments on the types of things the committee should be doing.

As you know, we have had only one meeting this year; the founding meeting. To date, there is no legislation before us and none will be before us imminently. However, a number of suggested projects have come before us.

The first item on your agenda is Radio Canada International. I have asked the Honourable Senator Perrault if he would say a few words about his motion. I will be meeting tomorrow with Mr. Terry Hargreaves, Executive-Director of Radio Canada International, to get more information for you.

Senator Perrault: Honourable colleagues, I appreciate this opportunity to speak briefly on the initiative I have undertaken in the chamber, along with members of Her Majesty's loyal opposition in the Senate, because this is not a government initiative. It is an initiative by a number of parliamentarians.

I must tell you at the outset, honourable senators, you should know where I come from. I think that many things the Canadian Broadcasting Corporation does, it does extremely well. We are generally well served by the corporation. I know that they have gone through a stressful time in recent years due to budget cutbacks, but they are not alone in their concern about reduced budget allocations.

Together with members on the other side of the chamber, we are looking to the future and what role Canada will play in the area of international communications. We are seeing literally a phenomenon these days. Some of you who know about satellite technology will know what I am talking about. At least 15 nations have 24-hour communication services — or a portion thereof — with the world via satellites parked several hundreds of miles above the equator. They beam their signals selectively to certain regions of this earth.

One of the latest services to be established is Deutsche Welle. The Germans have a 24-hour satellite and broadcast many of their programs in English, and they do it extremely well. They give coverage to European affairs that very few services are able to offer. They also advance German ideas with respect to such programs as forestry and other areas that we have been discussing

[Translation]

Le comité suspend ses travaux.

OTTAWA, LE MERCREDI 16 MARS 1994

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 15 h 15, pour étudier ses travaux futurs.

Le sénateur Donald H. Oliver (*président*) occupe le fauteuil.

Le président: Honorables sénateurs, je déclare la séance ouverte.

La réunion d'aujourd'hui a pour objet d'étudier les travaux futurs du comité et de connaître votre opinion au sujet du genre de questions auxquelles le comité devrait se consacrer.

Comme vous le savez, nous n'avons siégé qu'une fois, cette année, c'est-à-dire que nous avons tenu la séance d'organisation. Jusqu'ici, nous n'avons été saisis d'aucun projet de loi, et je n'en prévois pas dans l'immédiat. Cependant, un certain nombre de projets nous ont été proposés.

Le premier point à l'ordre du jour concerne Radio-Canada International (RCI). J'ai demandé à l'honorable sénateur Perrault de venir nous toucher quelques mots de sa motion. Je dois rencontrer M. Terry Hargreaves, directeur administratif de Radio-Canada International, demain afin d'obtenir plus de renseignements pour le comité.

Le sénateur Perrault: Chers collègues, je me réjouis de pouvoir vous décrire brièvement l'initiative que j'ai prise au Sénat, de concert avec des membres de l'opposition loyale de Sa Majesté au Sénat, car, loin d'être une initiative gouvernementale, cette mesure vient plutôt d'un certain nombre de parlementaires.

Je commencerai, honorables sénateurs, par vous exposer mon point de vue. J'estime que la Société Radio-Canada fait beaucoup de choses extrêmement bien. Elle assure habituellement un bon service. Je sais qu'elle a traversé une période difficile, récemment, en raison des compressions budgétaires, mais elle n'est pas la seule à devoir s'en accommoder.

De concert avec des sénateurs de l'autre côté de la salle, nous examinons l'avenir et le rôle que jouera le Canada dans le domaine des communications internationales. Nous sommes témoins, actuellement, d'une véritable révolution. Certains d'entre vous qui connaissent la technologie des satellites savent de quoi il est question. Au moins 15 pays offrent un service continu de communications 24 heures par jour, du moins pour une partie de la journée, au moyen de satellites-relais stationnés à plusieurs centaines de milles au-dessus de l'équateur. Ils envoient leurs signaux sélectivement dans certaines régions de la planète.

L'un des plus récents services à voir le jour est le Deutsche Welle. Les Allemands exploitent avec un art consommé un satellite qui leur permet de diffuser, 24 heures par jour, bon nombre de leurs émissions en anglais. Ils diffusent des reportages sur l'actualité européenne que très peu de services peuvent offrir. Ils font aussi rayonner l'opinion allemande en ce qui concerne des

[Text]

in organizations such as the Canada-Europe Parliamentary Group. It is paradoxical in that if you have the right equipment in various parts of Canada, you can understand exactly what the Germans believe to be the sins of omission and commission in forestry. We are not answering back because we have cancelled our German language service to the world as part of that 1991 cutback.

The Arabs have a full 24-hour satellite. They are attempting to obtain ground stations that will broadcast their viewpoint and advocacy of certain causes around the world. The Indians have a satellite; Japanese have a satellite.

The BBC had a full parliamentary debate six years ago. The subject was this: How shall Britain communicate with the world for commercial and cultural reasons? The Labour Party and the Conservatives were, on one of few occasions, united. They voted to put above the equator a 24-hour BBC satellite that would be available in all parts of the world. Always, as you know, the BBC has done a magnificent job in shortwave communications.

Honourable senators, I contrast this with what Canada has done. I know that budget times are tough times, but we have actually cut back on our service. We established the international service of the Canadian Broadcasting Corporation in 1945. It was administered and managed by the CBC. RCI was funded by the Department of External Affairs.

Almost from its inception, RCI was the most popular shortwave service in the world, with the exception of the BBC. It won a reputation for being fair-minded, objective, and by providing a unique perspective in continental North America, something different than the CNN out of Atlanta or the American news services on radio and TV.

The process was assisted by transmitter sites in Sackville, New Brunswick, Korea, Austria, Portugal, the United Kingdom, Germany, China, Japan and other locations.

After 46 years of this service, Radio Canada was drastically cut in 1991. Languages were cut from 14 to 7 and international programming in Canada's two official languages was totally eliminated. It was replaced.

Honourable senators, when some of you travel — because I have travelled with some of you — you bring a shortwave radio along. You obtain the Canadian radio frequencies before you leave, and you attempt to pick up *As It Happens* or some other program. That is a ritual with me. I even have a portable antenna I put up in the hotel rooms to enhance my reception of Radio Canada International. I have almost beheaded myself on occasions by walking into the wire late at night.

[Traduction]

programmes comme la foresterie et d'autres domaines dont nous discutons au sein d'organismes comme l'Association parlementaire Canada-Europe. Il est paradoxal de constater que, si vous disposez du matériel voulu dans diverses régions du Canada, vous savez exactement ce que pensent les Allemands de l'exploitation forestière. Or, nous sommes nous-mêmes incapables de leur donner la réplique, parce que nous avons mis fin à notre service mondial de radiodiffusion en allemand, lors des réductions budgétaires de 1991.

Les Arabes ont leur propre service de télécommunications par satellite 24 heures sur 24. Ils tentent actuellement d'obtenir des stations au sol qui leur permettront de diffuser leurs opinions et de défendre certaines causes à l'échelle mondiale. Les Indiens aussi ont un satellite, tout comme les Japonais, d'ailleurs.

Le service de la BBC a fait l'objet d'un véritable débat parlementaire, il y a six ans. On se demandait alors comment la Grande-Bretagne communiquerait avec le monde pour des raisons commerciales et culturelles. Pour une rare fois, les travaillistes et les conservateurs ont fait front commun. Ils ont décidé de placer au-dessus de l'équateur un satellite de transmission 24 heures sur 24 de la BBC afin de pouvoir atteindre toutes les régions du monde. La BBC, comme vous le savez, a toujours excellé dans la radiodiffusion à ondes décamétriques.

Honorables sénateurs, en contrepartie, voyons ce que le Canada a fait. Je sais qu'il n'est pas facile de vivre des périodes d'austérité, mais était-il nécessaire de réduire le service? Nous avons établi le service international de la Société Radio-Canada en 1945. Il était administré et géré par la Société Radio-Canada et financé par le ministère des Affaires extérieures.

Dès le début, presque, RCI s'est établi comme le plus populaire service de radiocommunications à ondes décamétriques, exception faite de la BBC. Il s'est imposé comme fenêtre impartiale, objective et unique sur le continent nord-américain, quelque chose de bien différent de la CNN, qui diffuse à partir d'Atlanta, ou des services américains de nouvelles radio et télédiffusées.

La radiodiffusion était facilitée par des sites d'émetteur à Sackville, au Nouveau-Brunswick, en Corée, en Autriche, au Portugal, au Royaume-Uni, en Allemagne, en Chine, au Japon et ailleurs.

Après avoir offert ce service pendant 46 ans, Radio-Canada y a sabré sauvagement en 1991. Les langues de diffusion sont passées de 14 à 7, et la programmation internationale dans les deux langues officielles du Canada a été complètement éliminée. Le service international a été remplacé par un autre.

Honorables sénateurs, lorsque certains d'entre vous voyagent — je le sais car j'ai voyagé avec certains d'entre vous — ils emportent un poste de radio à ondes décamétriques. Avant de quitter le pays, ils obtiennent la liste des fréquences et, une fois à l'étranger, ils essaient d'écouter des émissions comme *As It Happens*. C'est devenu pour moi un rituel. J'ai même une antenne portative que j'installe dans la chambre d'hôtel afin de mieux capter Radio-Canada International. À l'occasion, j'ai même failli m'égorger, lorsque je me levais la nuit.

[Texte]

There are two concerns. First, what have we done to Radio Canada International? The investigation we are about to engage in should not be a struggle in recrimination. We should review whether or not it was a sound decision in light of events that have occurred since 1990-91. Can a case be made to restore that funding or deploy those shortwave dollars in some other direction?

Second, what of the future? Digital technology is now seizing this industry in an all-pervasive fashion. Some of you are aware that your favourite AM station will probably in the future be digitalized, and the transmission quality will be just as good as FM. The new standard of high definition television is just around the corner as well. Canada must have entry to that information highway domestically and internationally.

As the only G-7 nation doing no international broadcasting in all of the languages or certain of the key languages, we must ask whether or not our present communication effort is good enough. We are the only nation in the G-7 group not undertaking significant expansion in the field of international shortwave broadcasting. The cuts to RCI language services in 1991 eliminated the broadcast of programming in the official languages of all of the G-7 nations, with the exception of Italy. It should be observed that Italian was not carried by the RCI prior to the Draconian budget cutback of 1991.

When over 150 countries of this world — excuse me for repeating just a small bit of what I said yesterday in the house — realize the benefits of international broadcasting, and when most of these countries are increasing, not decreasing their present plans in the international shortwave area, it is baffling to understand why Canada has chosen at this critical moment to so dramatically cut back in its outreach to the world.

As I listened to the Germans, for example, attack our Canadian forest industry two weeks ago in Vancouver — I was one of the volunteers who went out to help in that public relations effort — I wondered if they would be talking this way if they really knew the facts about forestry in Canada, whether it is in B.C, New Brunswick or Quebec. There is a great lack of knowledge about Canada. We cannot afford to lose our influence abroad or our markets.

As far as reviewing the status of Radio Canada International shortwave is concerned, there are many questions we should delve into.

Did the CBC have the legal right to relieve itself of responsibility for financing RCI? The Broadcast Act suggests the contrary, according to the Coalition to Restore RCI Funding, which is an organization made up of broadcasters and people formerly associated with the international service.

By cutting one-third of RCI's \$20 million budget, did the government really save \$6.5 million, or did it have to spend

[Translation]

J'ai deux sources de préoccupation. Tout d'abord, qu'avons-nous fait à Radio-Canada International? L'étude dans laquelle nous sommes sur le point de nous lancer ne devrait pas servir à des récriminations, mais plutôt à établir si la décision était bien fondée à la lumière des événements qui sont survenus depuis 1990-1991. Peut-on justifier de rétablir le financement de Radio-Canada International, ou doit-on affecter ces fonds à d'autres fins?

Enfin, qu'en est-il de l'avenir? La technologie numérique est en train d'envahir l'industrie. Certains d'entre vous savent que leur station AM préférée sera probablement numérisée sous peu et que la qualité de la transmission sera aussi bonne qu'en fréquence MF. Par ailleurs, nous sommes à l'aube de la télévision haute définition. Le Canada doit avoir accès à cette autoroute électronique, ici même et sur la scène mondiale.

En tant que seul pays membre du G-7 qui ne fait pas de radiodiffusion internationale dans toutes les langues ou dans certaines des principales langues, le Canada doit se demander si son effort actuel de communication est suffisant. Nous sommes le seul pays du G-7 qui ne cherche pas à donner une expansion importante à ses radiocommunications internationales à ondes décimétriques. Les réductions budgétaires qui ont touché les services linguistiques de RCI en 1991 ont éliminé la diffusion d'émissions dans les deux langues officielles dans tous les pays du G-7, exception faite de l'Italie. Pourtant, RCI ne diffusait pas en italien avant le budget draconien de 1991.

Au moment même où plus de 150 pays du monde — vous m'excuserez de reprendre brièvement mes propos d'hier devant le Sénat — se rendent compte des avantages de la radiodiffusion internationale et accroissent, plutôt que de réduire, leurs plans dans ce domaine, je ne comprends pas pourquoi le Canada a choisi de se replier sur lui-même.

Lorsque j'écoutais les Allemands, par exemple, s'en prendre à notre industrie forestière, il y a deux semaines, à Vancouver — j'étais l'un de ceux qui se sont portés bénévoles pour cet exercice de relations publiques — je me suis demandé s'ils parleraient ainsi s'ils savaient vraiment à quoi s'en tenir à propos de la foresterie au Canada, qu'elle soit pratiquée en Colombie-Britannique, au Nouveau-Brunswick ou au Québec. On sait très peu du Canada. Or, celui-ci ne peut se payer le luxe de perdre de son influence à l'étranger ou sur ses marchés.

Dans le cadre de l'examen de Radio-Canada International (service de radiodiffusion sur ondes décimétriques), de nombreuses questions se posent.

La Société Radio-Canada avait-elle légalement le droit de se dégager de toute responsabilité de financement de RCI? La Loi sur la radiodiffusion laisserait croire le contraire, d'après la *Coalition to Restore RCI Funding*, organisme composé de communicateurs et de personnes auparavant associées au service international.

En retranchant un tiers du budget de 20 millions de dollars de RCI, le gouvernement a-t-il réellement épargné 6,5 millions de

[Text]

\$13.5 million because the CBC took the \$20 million marked for RCI in its budget cut of December of 1990?

Who made the decision that RCI would be either be eliminated or have a reduced budget? This should not be an investigation, but it would be interesting to know what process led to the cancellation. Perhaps it was very sound at that time.

Why were some ministries contacted for financial help and input and such an obvious one as tourism left out?

Why was it felt we could stop broadcasting to our largest economic partners, the United States, Germany, Japan and our largest Latin American partner, Brazil?

Why, when the countries of eastern Europe need our programming even more to guide them through their democratic experiment, did we abandon them?

I have literally dozens of letters which have come from Germany. A few of them say, "Look, we have had some vicious, nasty race riots in this country, and we want you to know how valued your international shortwave voice was when you were broadcasting a message of moderation to us; we need you now in this struggle." One chap even wrote and said "neo-Naziism, you name it." I am not suggesting that we will be the salvation of the world, but the Canadian viewpoint is different from our neighbours to the south. It needs to be heard by the world.

After we look at questions of this kind, we should analyze what is happening in the satellite world. Perhaps Radio Canada International should be Communications Canada International, involving shortwave and satellite technology. Perhaps there is a case to be made, for example, that every weekend a Canadian program is set up by satellite, available in Europe, starting with a weekend of programming, so that our customers and clients abroad know what we are doing and know about the history of Canada and what we are attempting to do in the areas of culture and trade and all the rest.

Honourable senators, we should look back at the decision to cut funding to RCI and the reasons for the decision, whether or not restoration in whole or in part should be effected, and then look at what we will do with the information highway internationally in years to come.

Mr. Chairman, as far as witnesses are concerned, we should discuss that. We must give a fair opportunity to Radio Canada International people and members of the Coalition to Restore RCI Funding. However, we should also invite people on the leading edge of satellite technology to find out what the communications world of the future will be.

Look around this table. Some of you know a great deal about broadcasting. Keith Davey for one. Of course, Finlay MacDonald is a veteran in this industry and a respected communications person. There are many talents in the Senate. We could do a great job in making recommendations to the

[Traduction]

dollars, ou a-t-il dû dépenser 13,5 millions de dollars parce que la Société Radio-Canada s'est accaparé les 20 millions de dollars réservés pour RCI dans ses compressions budgétaires de décembre 1990?

Qui a décidé soit d'éliminer RCI, soit d'en réduire le budget? Il ne s'agit pas de mener une enquête, mais il serait quand même intéressant de savoir comment on en est arrivé à ce résultat. La décision était peut-être très bien fondée à l'époque.

Pourquoi a-t-on demandé à certains ministères d'aider financièrement sans faire appel à un ministère aussi évident que celui du tourisme?

Pourquoi a-t-on estimé que nous pouvions cesser de radiodiffuser des émissions chez nos plus importants partenaires économiques, soit les États-Unis, l'Allemagne et le Japon, et notre plus important associé en Amérique latine, le Brésil?

Pourquoi, au moment même où les pays d'Europe de l'Est ont besoin de nos émissions pour les soutenir dans leur effort de démocratisation, les avons-nous abandonnés?

J'ai reçu littéralement des douzaines de lettres d'Allemagne. Dans quelques-unes, l'auteur souhaitait nous informer qu'après avoir vécu les émeutes raciales violentes et horribles que l'on sait, il voulait nous dire à quel point notre message de modération sur ondes décamétriques était important; il affirmait avoir besoin de nous dans cette lutte. Un bonhomme a même écrit «N'hésitez pas à dénoncer le néo-nazisme». Je ne prétends pas que nous puissions sauver le monde, mais notre point de vue est différent de celui de nos voisins. Le monde a besoin de l'entendre.

Après avoir étudié de telles questions, nous devrions voir ce qui se passe dans le monde des satellites. Radio-Canada International devrait peut-être devenir Communications Canada International, et utiliser à la fois les ondes décamétriques et les satellites. Peut-être pourrait-on justifier, par exemple, de diffuser en Europe par satellite, chaque week-end, une émission canadienne, en commençant par un week-end de programmation, afin que nos clients à l'étranger sachent ce que nous sommes en train de faire, qu'ils connaissent l'histoire du Canada et qu'ils aient conscience de ce qui se passe chez nous sur le plan culturel, commercial, et cetera.

Honorables sénateurs, nous devons examiner la décision de couper les fonds à RCI de même que les motifs de cette décision, nous demander si le service ne devrait pas être rétabli, en tout ou en partie, puis nous interroger sur ce que nous ferons de l'autoroute électronique internationale au cours des années à venir.

Monsieur le président, nous devrions nous arrêter à la question des témoins. Nous devons donner aux gens de Radio-Canada International et aux membres de la *Coalition to Restore RCI Funding* l'occasion de se faire entendre. Cependant, nous devrions également inviter des personnes travaillant à l'avant-garde de la technologie des satellites afin de savoir vers quoi se dirige le monde des communications.

Arrêtons-nous, un instant, à ceux qui sont assis à cette table. Certains d'entre vous, par exemple Keith Davey, connaissent bien la radiodiffusion. Bien sûr, Finlay MacDonald est un professionnel de cette industrie et un communicateur respecté. Le Sénat réunit de nombreux talents. Nous avons tout ce qu'il faut pour

[Texte]

government about how we should communicate in this evolving world of ours.

If there are any questions, Mr. Chairman, I would be glad to answer them.

The Chairman: Thank you, Senator Perrault, for an excellent introduction to the topic. You have certainly got me interested.

Senator Bonnell: As usual, Senator Perrault made an excellent speech. In fact, he made such a good speech in the Senate that he convinced the Senate to send the topic over to this committee to be studied. Now he is trying to convince us that we should do something. The speech, as far as I am concerned, was a lovely speech, but what we want to know, Senator Perrault, is who should we invite to testify before us so that we can then draft a dynamic report and present it to the government? If you or any other senators have any suggestions, we should hear those names now and get down to business so that we can report early.

Senator Perrault: Certainly people associated with Radio Canada International and people formerly associated with them should appear before us. There are many other outstanding people in the communications field. Senator MacDonald and Senator Davey and others around this table know the names of individuals we could invite.

We should invite a couple of people from the international community. That can be arranged. The BBC has done perhaps the most spectacular job. We have simply said, "We do not accept the view that CNN is the only English language service in this world." They have taken on CNN. A diversity of opinion is great, and I know you probably feel the same way. The BBC service is broadcast around the world now, 24 hours a day.

Senator Bonnell: But we want to provide a bilingual service.

Senator Perrault: There would have to be a bilingual component. There is no question about that. That is one of the things that makes Canada different. We should be proud of that.

Senator Bonnell: I suggest that if you have any names, get them to the chairman or the committee clerk so the steering committee can look over the names and make priorities as to who should appear before us first. We would hope that senators interested in this matter would attend this committee on a regular basis and ask pertinent questions to the proper witnesses.

Senator Perrault: Although I am not a member of the committee, I will do anything I can to help.

Senator MacDonald: One has to go back to January and March of 1991. That is when CBC walked away from it, because it could no longer afford to do it. That is when the cuts were made. CBC and External Affairs representatives tried to get other departments to pony up a share of the cut that was

[Translation]

faire des recommandations au gouvernement sur la façon de communiquer dans ce monde en constante évolution.

Monsieur le président, je suis maintenant à votre disposition pour répondre aux questions.

Le président: Je vous remercie, sénateur Perrault, de cette excellente introduction au sujet. Vous avez certainement éveillé mon intérêt.

Le sénateur Bonnell: Comme à l'habitude, le sénateur Perrault a fait un excellent discours. En fait, il a si bien parlé au Sénat qu'il a convaincu celui-ci de renvoyer la question à notre comité pour étude. Maintenant, il cherche à nous convaincre de faire quelque chose. Ses paroles étaient certes admirables, mais ce que nous aimerions savoir, en réalité, c'est qui inviter à témoigner afin de pouvoir rédiger un rapport dynamique et le présenter au gouvernement? Si vous ou d'autres sénateurs ont des suggestions, qu'ils proposent les noms maintenant, que nous passions aux actes afin de pouvoir soumettre notre rapport au plus tôt.

Le sénateur Perrault: Il faudrait certainement entendre les gens associés à Radio-Canada International et ceux qui en faisaient partie auparavant. Il existe bien d'autres personnes remarquables dans le domaine des communications. Le sénateur MacDonald et le sénateur Davey, pour ne nommer que quelques-unes des personnes assises à cette table, connaissent les noms des personnes à inviter.

Nous pourrions inviter quelques représentants de la scène internationale. La BBC est celle qui a fait le travail le plus spectaculaire, peut-être. Nous nous sommes contentés de dire que nous n'acceptons pas CNN comme le seul service mondial de diffusion en anglais uniquement. La BBC, elle, a décidé de lui livrer concurrence. Plus nous entendrons d'opinions, mieux ce sera, et je suis convaincu que vous serez probablement du même avis. Le service de la BBC est radiodiffusé dans le monde entier maintenant, 24 heures par jour.

Le sénateur Bonnell: Cependant, nous souhaitons offrir un service bilingue.

Le sénateur Perrault: De toute évidence, il faudrait qu'il y ait une composante bilingue. C'est l'un des traits qui nous distinguent du reste du monde. Nous devrions en être fiers.

Le sénateur Bonnell: Si vous avez des noms à proposer, veuillez les communiquer au président ou au greffier pour que le comité directeur puisse les étudier et établir l'ordre de comparution. Il est à espérer que les sénateurs intéressés par cette question assisteront périodiquement aux réunions du comité et poseront des questions pertinentes aux témoins.

Le sénateur Perrault: Bien que je ne sois pas membre du comité, je ferai tout mon possible pour aider.

Le sénateur MacDonald: Il faut remonter à janvier et à mars 1991. C'est alors que la Société Radio-Canada a éliminé le service international, parce qu'elle ne pouvait plus se le payer. C'est alors qu'ont été faites les compressions. Les représentants de la Société Radio-Canada et des Affaires extérieures ont tenté

[Text]

going to be made, and not one department was able to fund even a part of RCI.

I mention that because Senator Perrault made reference to tourism. It is an idle night in the Royal York Hotel in Toronto when one does not see at least 200 Japanese faces. How do they get there?

Senator Bonnell: They go to see Anne of Green Gables in P.E.I.

Senator MacDonald: Joe Clark was the only one who saved it. All he did was try to get the cabinet to put in some money to save what is now the most expensive relay system in the world. It is not doing anything. It is just a horribly expensive rebroadcasting system of Canadian domestic programs which do not mean anything. That is not the purpose of RCI.

It is important to try to get some investigative person on this issue to say who was present at that meeting. This was supposed to be operated by the CBC and funded by External Affairs. Who was present? Was the Department of National Defence present? I know they were present. I do not know whether tourism was represented. But there were many departments and they all said "pass me."

Other aspects have been mentioned, such as what it has done to Canadian studies in foreign universities. One could invite witnesses to speak on that subject.

Senator Perrault: Dozens.

Senator MacDonald: Dozens of people who teach Canadian studies in foreign universities around the world are screaming, "Don't take this away from us. You have taken away half of our course study."

We need to hear from the coalition to save RCI. It is a group of very militant young people, and one has to take some things they say with a grain of salt. However, they are very able. Wojtek Gwiazda is very valuable. Terry Hargreaves, the executive director, I am sure would be valuable. He does not want to see it go, but he was not there when it went. He would be helpful but he would not be as helpful as Wojtek. Wojtek knows where a lot of the bodies are buried. He knows a lot of the issues behind it. Those are all possible witnesses for the steering committee to consider.

The Chairman: Thank you very much, Senator MacDonald.

The motion authorizes the committee to examine the mandate and financing of RCI.

Honourable senators, are you in agreement that we proceed with the study? If so, do you want to move that the organization of these meetings be left with the steering committee?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Thank you very much, Senator Perrault. We will get on with it right away.

[Traduction]

de faire absorber par d'autres ministères une partie des compressions prévues. Pas un seul ministère n'a pu trouver les fonds nécessaires pour conserver même une partie de RCI.

Je mentionne le fait parce que le sénateur Perrault a parlé du ministère du Tourisme. Lorsqu'on va à l'hôtel Royal York, à Toronto, il est courant d'y rencontrer un grand nombre de touristes japonais. Que font-ils là?

Le sénateur Bonnell: Ils se rendent à l'Île-du-Prince-Édouard pour visiter la maison d'Anne aux pignons verts.

Le sénateur MacDonald: Joe Clark a été le seul à agir. Il a tenté de persuader le Cabinet de débloquer des fonds pour sauver ce qui est maintenant devenu le réseau de retransmission le plus coûteux au monde. Ce réseau ne fait strictement rien. Le service horriblement coûteux consiste simplement à rediffuser des émissions canadiennes sans intérêt. Nous sommes loin de la raison d'être de RCI.

Il importe que quelqu'un mène une petite enquête afin de savoir qui était présent à la réunion. RCI était censé être exploité par la Société Radio-Canada et financé par les Affaires extérieures. Qui a assisté à cette réunion? Le ministère de la Défense nationale y était-il? Je sais qu'il y était représenté. J'ignore, par contre, si les représentants du tourisme y étaient. Toutefois, de nombreux ministères y assistaient et ils ont tous refusé de faire l'effort.

D'autres aspects ont été mentionnés, par exemple l'effet que cela a eu sur les études canadiennes dans les universités étrangères. On pourrait inviter quelqu'un à témoigner à ce sujet.

Le sénateur Perrault: Des douzaines de personnes.

Le sénateur MacDonald: Des douzaines de personnes qui enseignent les études canadiennes dans des universités étrangères de par le monde entier nous supplient de ne pas retirer ce service, ce qui éliminerait à peu près la moitié de leur programme d'études.

Nous devons entendre des témoins de la coalition formée pour sauver RCI. Il s'agit d'un groupe de jeunes très militants, et il faut donc en prendre et en laisser. Cependant, ils sont fort capables. Wojtek Gwiazda est très compétent. Terry Hargreaves, le directeur administratif, serait tout aussi utile. Il ne souhaite pas la fermeture du service international, mais il n'était pas là lorsque la décision a été prise. Il serait utile, certes, mais pas autant que Wojtek. Wojtek connaît la question à fond. Il sait ce qui s'est vraiment passé. Toutes ces personnes sont d'éventuels témoins que le comité directeur voudra peut-être entendre.

Le président: Je vous remercie beaucoup, sénateur MacDonald.

La motion autorise le comité à examiner le mandat et le financement de RCI.

Honorables sénateurs, consentez-vous à ce que nous entamions cette étude? Dans l'affirmative, êtes-vous d'accord pour que je demande au comité directeur d'organiser ces séances?

Des voix: D'accord.

Le président: Je vous remercie beaucoup, sénateur Perrault. Nous nous y attaquons tout de suite.

[Texte]

The next item on the agenda is item (b) Transportation Safety Board and Report of the Review Commission and visit to engineering facilities of the board. The visit will take approximately half a day and the Review Commission Report has already been sent to all senators. The steering committee met today at lunch time. It is the recommendation of the steering committee that we proceed with this visit and review.

Are all honourable senators in agreement?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Item (c) is Canada-United States bilateral air agreements and visit to Washington. Senators will recall that Ambassador Molgat appeared before the committee and gave information on the bilateral talks. A motion was moved in the Senate today, and I will be speaking to it tomorrow, to revive that study that was done.

We would like to have the opinion of the committee as to whether or not we should proceed with that study.

Senator Bonnell: Perhaps we could wait and see if the Senate agrees that we should, otherwise we are wasting time. We could leave this on the agenda until the next meeting.

The Chairman: Is that agreed, honourable senators?

Senator MacDonald: Who would want to speak in favour of it?

Senator Bonnell: Who moved the notice of motion?

Senator MacDonald: The Chairman.

Senator Bonnell: He is the man going to speak on it.

Senator MacDonald: What are we doing, Mr. Chairman, investigating the treaty?

Senator Forrestall: Freedom of the skies. Does Senator MacDonald feel the committee should not look into air matters?

Senator MacDonald: It has been looked at by many people. I will keep an open mind.

The Chairman: The U.S. ambassador was quoted in an Ottawa newspaper a couple of weeks ago as stating that one of his main mandates from President Clinton is to get the negotiations reopened and moving because of a number of things that have happened internationally in the last few months. The United States is very keen to get the bilateral discussions going again. Officials from Canada have indicated the same thing. It would seem that there is some merit in the Senate having a look at the study. We will see what the Senate says about it. It may be that the Senate will throw it out.

Senator MacDonald: Perhaps the clerk could make available to us the evidence of Ambassador Molgat in the next couple of days so all members of the committee can read what he said, because he said everything.

Senator Petten: He covered the waterfront.

[Translation]

Le point suivant à l'ordre du jour est le point (b) qui porte sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports et sur le rapport de la commission d'enquête, ainsi que sur une visite des installations techniques du bureau. La visite durera environ une demi-journée, et tous les sénateurs ont déjà reçu un exemplaire du rapport de la commission. Le comité directeur s'est réuni aujourd'hui, à l'heure du déjeuner. Il est d'avis que nous devrions faire la visite et l'examen.

Tous les honorables sénateurs sont-ils d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Le point (c) concerne l'Accord aérien bilatéral canado-américain et la visite à Washington. Les sénateurs se souviendront que l'ambassadeur Molgat a comparu devant le comité pour faire le point sur les pourparlers bilatéraux. Une motion a été présentée au Sénat aujourd'hui afin de relancer l'étude. J'en parlerai demain.

Nous aimerions connaître l'opinion du comité: devrions-nous ou ne devrions-nous pas poursuivre cette étude?

Le sénateur Bonnell: Nous pourrions peut-être attendre de connaître la réaction du Sénat, sans quoi nous perdons notre temps. Laissons ce point à l'ordre du jour jusqu'à la prochaine réunion.

Le président: Est-on d'accord, honorables sénateurs?

Le sénateur MacDonald: Qui se prononce en faveur?

Le sénateur Bonnell: Qui a déposé l'avis de motion?

Le sénateur MacDonald: Le président.

Le sénateur Bonnell: C'est lui qui en parlera.

Le sénateur MacDonald: De quoi est-il question, monsieur le président, d'étudier le traité?

Le sénateur Forrestall: Il est question d'ouverture des espaces aériens. Le sénateur MacDonald n'est-il pas d'avis que le comité devrait étudier les questions ayant trait à la navigation aérienne?

Le sénateur MacDonald: Beaucoup ont étudié ces questions. Je réserve mon jugement.

Le président: D'après une citation parue dans un journal d'Ottawa, il y a quelques semaines, l'ambassadeur des États-Unis a déclaré qu'une des principales tâches que lui a confiées le président Clinton est de rouvrir les négociations et de les faire progresser en raison d'un certain nombre de faits nouveaux survenus sur la scène mondiale au cours des derniers mois. Les États-Unis tiennent absolument à ce que les pourparlers bilatéraux reprennent. Des porte-parole du Canada ont montré les mêmes dispositions. Il semblerait donc que le Sénat soit justifié d'étudier la question. Nous verrons ce qu'il décide. Il rejettera peut-être la motion.

Le sénateur MacDonald: Le greffier pourrait peut-être nous obtenir le témoignage de l'ambassadeur Molgat au cours des prochains jours. Les membres du comité pourraient alors prendre connaissance de sa déclaration, car il a bien cerné la question.

Le sénateur Petten: Il a tout dit.

[Text]

The Chairman: He has a complete file and he will send it to all members of the committee.

The next item is (d) KVA Integracom Proposal. The steering committee met, and on reviewing this item decided that this is not something that should come before the committee and the steering committee feels that we should not have to consider this any further.

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: The next items on the agenda are (e) and (f): A visit to this committee of the Minister of Industry, and a visit to this committee of the Minister of Transport. The purpose of the ministers appearing is to talk about their visions of their departments, where they are going and what legislation they see coming before the House of Commons and the Senate. It will be an opportunity for honourable senators to ask questions of the respective ministers when they appear. The research staff and the clerk will prepare briefing background papers and suggested questions for honourable senators which will be circulated a reasonable period of time before either such meeting.

Is it the wish of honourable senators that the ministers appear before the committee?

Senator Bonnell: Agreed.

Senator Thériault: I have no objection, naturally. I would like to see what the staff can produce as far as questions are concerned. If ministers are to appear before the committee, I want to ask them something worthwhile.

The Chairman: In relation to the Minister of Transport, for instance —

Senator Thériault: I am not sure I want to see him!

Senator Spivak: I have lost track of what the various departments are called. Is this the Minister of Transport and Communications?

The Chairman: No.

Senator Spivak: Why are we leaving out communications? This is supposed to be a committee that deals with matters relating to transport and communications.

Senator Bonnell: Communications is under Industry now.

Senator Spivak: Communications has been subsumed under Industry?

The Chairman: It has been further subdivided.

Senator Davey: Will this be a sweeping proposition or will it be specific? How will this be handled?

The Chairman: We would be specific. Yesterday in the Banking, Trade and Commerce Committee, and today in the Senate, Senator Kirby spoke about inviting the Governor of the Bank of Canada to come to the banking committee. Senator Kirby stated yesterday that this was a tradition started by Senator Hayden some time ago when he was chairman of that committee.

[Traduction]

Le président: Le greffier a un dossier complet qu'il fera parvenir à tous les membres du comité.

Nous arrivons au point (d), soit la proposition de KVA Integracom. Lors de sa réunion, le comité directeur, lorsqu'il a étudié ce point, a décidé que ce n'était pas là une question dont devrait traiter le comité et il estime qu'il faudrait s'arrêter là.

Des voix: D'accord.

Le président: Nous en arrivons maintenant aux points (e) et (f): comparaison du ministre de l'Industrie et du ministre des Transports. Les ministres nous entretiendront de la façon dont ils conçoivent leur ministère, de leur vision de l'avenir et des lois dont devront débattre la Chambre des communes et le Sénat. Les honorables sénateurs auront alors l'occasion de leur poser des questions. Les attachés de recherche et le greffier prépareront de la documentation et proposeront des questions qui seront distribuées aux honorables sénateurs bien avant ces réunions.

Les honorables sénateurs désirent-ils entendre les ministres?

Le sénateur Bonnell: D'accord.

Le sénateur Thériault: Naturellement, je ne m'y oppose pas. Je suis curieux de voir ce qu'on nous soumettra comme questions. Si les ministres doivent comparaître devant le comité, j'aimerais leur poser des questions qui en valent la peine.

Le président: En ce qui concerne le ministre des Transports, par exemple...

Le sénateur Thériault: Je ne suis pas sûr de vouloir le voir!

Le sénateur Spivak: Je n'arrive plus à suivre le nom des divers ministères. Est-il question ici du ministre des Transports et des Communications?

Le président: Non.

Le sénateur Spivak: Pourquoi retranche-t-on le mot «Communications»? Nous sommes censés être un comité traitant de transports et de communications.

Le sénateur Bonnell: Les communications relèvent maintenant de l'Industrie.

Le sénateur Spivak: Elles ont été intégrées à l'Industrie?

Le président: Elles ont été subdivisées davantage.

Le sénateur Davey: Cette proposition sera-t-elle globale ou particulière? Comment s'y prendra-t-on?

Le président: Nous traiterions de questions particulières. Hier, lors d'une séance du Comité permanent des banques et du commerce, et aujourd'hui, au Sénat, le sénateur Kirby a proposé d'inviter le gouverneur de la Banque du Canada à comparaître devant le comité des banques. Le sénateur Kirby a déclaré hier que cette tradition remontait à l'époque du sénateur Hayden, lorsqu'il était président du comité.

[Texte]

It seems appropriate that the Governor of the Bank of Canada, who has a such a important role to play in banking, trade and commerce matters, should be invited early in the term of a government to speak and meet with senators and senators afforded an opportunity to put questions.

Senate staff and researchers will be preparing very specific questions for honourable senators so that the area can be focused. Indeed, Senator Kirby stated yesterday that the Governor agreed to come on the basis that the committee would deal exclusively with macroeconomic issues and not issues of current matters that he is dealing with that could be confidential.

Our hope is also that staff and researchers would prepare very specific questions that members of the committee could put to the ministers.

Senator Thériault: Will we have an opportunity to discuss what we are talking about before we make the final decision to invite the Governor?

Mr. John Christopher, Research Officer, Library of Parliament: Yes.

The Chairman: Are there any other questions or comments, honourable senators?

The next item on the agenda is (g) presentation of a video on Department of Transport. There are two videos available, one giving an historical overview of transportation policy in Canada; the other provides an overview of contemporary challenges in transportation. A number of us on this committee are new to transportation issues and I understand from the Clerk that these are useful and helpful and not too long.

Senator Bonnell: How long are they?

The Chairman: About 10 minutes each.

Senator Bonnell: We could work in our offices and watch them on television.

The Chairman: Are there any other comments? The feeling is that we would like see them.

The next item on the agenda is 2, a motion to hire personnel, if necessary. Is someone prepared to move a motion that we hire what personnel, researchers and advisers will be necessary for the studies that we will be doing in relation to Radio Canada International and any others that may arise?

Senator Bonnell: Perhaps the Parliamentary Library will send us the appropriate staff to work on each of those branches and that we have a specialist in one field rather than having one person attempting to be a specialist in all fields.

The Chairman: A standard form of motion that is normally used by a Senate committee in this regard would state:

[Translation]

Il me semble opportun d'inviter le gouverneur de la Banque du Canada, qui a un rôle si important à jouer dans les questions bancaires et commerciales, à comparaître au début d'une nouvelle législature afin de rencontrer les sénateurs et de donner à ceux-ci la possibilité de lui poser des questions.

Le personnel et les attachés de recherche du Sénat rédigeront des questions très précises à l'intention des sénateurs, afin qu'ils puissent aller vraiment au fond des choses. En fait, le sénateur Kirby a déclaré hier que le gouverneur avait accepté de venir rencontrer les membres du comité à la condition que celui-ci s'en tienne uniquement à des questions macroéconomiques, c'est-à-dire qu'il n'aborde pas les dossiers courants auxquels s'intéresse le gouverneur et qui sont confidentiels.

Nous espérons également que le personnel et les attachés de recherche rédigeront des questions très précises que les membres du comité pourront poser aux ministres.

Le sénateur Thériault: Aurons-nous l'occasion de débattre du sujet avant de décider d'inviter le gouverneur?

M. John Christopher, attaché de recherche, Bibliothèque du Parlement: Oui.

Le président: Les honorables sénateurs ont-ils des questions ou autre chose à ajouter?

Au point (g), il est question du visionnement d'un document vidéo sur le ministère des Transports. Il existe en fait deux vidéocassettes, l'une qui fait l'historique de la politique des transports au Canada et l'autre qui donne un aperçu des défis que soulève actuellement le transport. Un certain nombre d'entre nous ne connaissent pas bien les dossiers du transport, et je crois comprendre, d'après ce que m'en a dit le greffier, que ces vidéocassettes sont utiles et assez courtes.

Le sénateur Bonnell: Quelle en est la durée?

Le président: Elles durent environ 10 minutes chacune.

Le sénateur Bonnell: Nous pourrions travailler dans nos bureaux tout en les regardant à l'écran.

Le président: A-t-on d'autres commentaires? Je crois que l'on aimerait les voir.

Nous en arrivons au point 2 de l'ordre du jour, soit une motion visant à engager du personnel, au besoin. Quelqu'un est-il disposé à faire une motion voulant que nous engagions le personnel, les chercheurs et les conseillers nécessaires pour étudier le dossier de Radio-Canada International et d'autres dossiers qui pourraient se présenter?

Le sénateur Bonnell: La Bibliothèque du Parlement nous enverra peut-être le personnel qu'il faut pour travailler à chacun de ces dossiers de sorte qu'il vaudrait peut-être mieux que nous ayons un expert d'un domaine plutôt qu'une personne essayant de se spécialiser dans tous les domaines.

Le président: Selon la formule habituellement utilisée par un comité sénatorial, la motion devrait se lire comme suit:

[Text]

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications have power to engage the services of such counsel and technical and clerical and other personnel as may be necessary for the purpose of examination and consideration of such bills, subject matter of bills and estimates as are referred to it.

Senator Bonnell: I so move.

The Chairman: All agreed?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Motion agreed to.

In terms of other business to come before the committee, senators will recall that Senator Carney made a motion in the Senate chamber this afternoon to the effect that tomorrow she will request that this committee look into the possibility of doing a study on the Coast Guard Western Division that is going through major restructuring and the effect that it will have on the manner of lightstations along the western coast of British Columbia.

She would like to know what role the Coast Guard will have in view of the explosive growth of recreational boating along the West Coast. The precise wording of her motion is:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be authorized to examine the mandate of the staffed lightstations on the west coast to determine whether their role should be expanded to accommodate the increase in the number of marine users, in light of the expansion in the number of recreational users, keeping marine safety in mind, and the current restructuring of Canadian Coast Guard.

Senator Carney gave notice today that she will be speaking to this tomorrow. We will be able to hear tomorrow specifically what she has in mind. We are bringing this to you today as notice of something that might come before this committee.

Senator Thériault: Mr. Chairman, I have some serious reservations about this committee taking a look at a specific part of Canada with respect to a policy that is national in scope. None around here will know better than Senator MacDonald the continuing need for good safety practices in and around our coastal communities and small harbours.

Senator Carney is quite right, the numbers participating in a recreational way on our waters is growing by leaps and bounds. But we should look at all of Canada, not just the application on the west coast.

The Chairman: Could someone close to Senator Carney ask her to change that motion to include the whole country? There may be some important factors concerning recreation especially on the Great Lakes, the St. Lawrence River and everywhere in Canada. I totally agree with Senator Forrestall.

Senator Bonnell: I agree with Senators Forrestall and Thériault, but Senator Carney is not interested in debate on the issue and whether or not it includes the east, the west or the Great Lakes. I think she would not mind including the east as well. She just wants to make sure that the west is included

[Traduction]

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit habilité à engager les services d'experts techniques et d'employés de bureau, entre autres, nécessaires pour faire l'examen des projets de loi, de la teneur des projets de loi et des budgets de dépenses qui lui sont renvoyés.

Le sénateur Bonnell: Je dépose une motion en ce sens.

Le président: La motion est-elle adoptée?

Des voix: Adoptée.

Le président: La motion est adoptée.

Quant aux autres travaux dont sera saisi le comité, les sénateurs se souviendront que le sénateur Carney a déposé une motion au Sénat, cet après-midi, dans laquelle elle demande que le présent comité envisage la possibilité d'étudier la Division de l'Ouest de la Garde côtière qui fait actuellement l'objet d'un important remaniement et l'effet qu'aura cette restructuration sur les phares gardés le long de la côte ouest de la Colombie-Britannique.

Le sénateur aimerait savoir quel rôle la Garde côtière jouera étant donné la croissance inouïe de la navigation de plaisance, le long de la côte ouest. Je vous lis le texte de sa motion:

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à examiner le mandat des phares gardés sur la côte ouest afin de déterminer si leur rôle doit être accru pour répondre à une circulation maritime croissante, étant donné l'augmentation du nombre des plaisanciers et compte tenu de la sécurité maritime et de la restructuration de la Garde côtière canadienne actuellement en cours.

Le sénateur Carney a donné avis aujourd'hui qu'elle parlera à ce sujet demain. Nous saurons alors ce qu'elle envisage exactement. J'en parle aujourd'hui afin de vous aviser que nous aurons peut-être à en traiter.

Le sénateur Thériault: Monsieur le président, je ne suis pas convaincu que le comité doive s'attarder à l'effet d'une politique nationale sur une région particulière du Canada. Qui, mieux que le sénateur MacDonald, sait à quel point il importe d'avoir de bonnes règles de sécurité dans nos collectivités côtières, dans nos petits ports et aux alentours?

Le sénateur Carney a tout à fait raison: le nombre de plaisanciers dans nos eaux croît à une vitesse phénoménale. Cependant, nous devrions étudier la question à l'échelle pancanadienne, non seulement sur la côte ouest.

Le président: Quelqu'un qui connaît bien le sénateur Carney pourrait-il lui demander de changer la motion de manière qu'elle s'applique à tout le pays? Il pourrait y avoir certains facteurs importants concernant les activités récréatives, surtout sur les Grands Lacs, dans le Saint-Laurent et ailleurs au Canada. Je suis entièrement d'accord avec le sénateur Forrestall.

Le sénateur Bonnell: Je suis d'accord avec les sénateurs Forrestall et Thériault. Toutefois, le sénateur Carney ne s'intéresse pas à un débat sur la question et sur le fait qu'il inclut l'est, l'ouest ou les Grands Lacs. Je ne crois pas qu'elle s'oppose à l'idée d'inclure l'est dans sa motion. Elle veut tout juste faire en

[Texte]

because of the problems out there. I am sure that Senator Carney would be agreeable to an amendment to her motion when it is dealt with. Perhaps someone could speak to her so that she can amend her motion and change the wording to Canada and take out the word "west".

Senator Thériault: I am sure that she could get unanimous consent in the Senate.

Senator Spivak: Does any one here know what that restructuring is about?

Senator Bonnell: It involves taking men off the lighthouses and installing automatic lights in their place. So that when they look out the window and see a person drowning they have to let him drown.

Senator Forrestall: In some places where we have automated the lighthouses, there have been serious incidents or near incidents and they want to re-man them.

The Chairman: And look at the safety and rescue provisions also.

Senator Spivak: I understand that. How old is the legislation on this? When was this legislation last revisited? Does any one know?

Mr. Christopher: They have been working on a re-structuring program for about five or six years within Transport Canada, but it has been put on the back burner. It is part of a cost recovery program that Transport Canada has been working on but they have not gone too far with it.

Senator Spivak: I am not talking about cost recovery.

Mr. Christopher: Oh, quite a number of years.

Senator Spivak: I am talking about regulations with regard to marine traffic in Canada on coastal waters and on inland waters. Has that been looked at in recent years?

Mr. Christopher: The regulations have been and they are usually updated, but the legislation has not been looked at for quite a while.

Senator Forrestall: We have not visited it since we started the amendments to the Canada Shipping Act in the 1960s.

Senator Spivak: But were those in terms of traffic safety?

Senator Forrestall: We dealt with safety, but not necessarily recreational safety. That was 25 years ago.

The Chairman: Any other questions, comments or statements?

Senator Petten: I should like to go on record as agreeing with my colleagues who have spoken before me that we should speak to Senator Carney in relation to including both coasts, the lakes, and so on. I believe that Senator Carney would not have any problem getting unanimous consent to that amendment.

[Translation]

sorte que l'ouest soit inclus à cause des problèmes qui y ont cours. Je suis convaincu que le sénateur Carney accepterait volontiers de modifier sa motion, lorsqu'elle sera débattue. Quelqu'un pourrait peut-être lui en parler pour qu'elle puisse en changer le libellé afin de remplacer l'expression «sur la côte ouest» par «au Canada».

Le sénateur Thériault: Je suis sûr qu'elle obtiendrait le consentement unanime du Sénat.

Le sénateur Spivak: Quelqu'un ici peut-il me dire ce qu'est cette restructuration?

Le sénateur Bonnell: Il est question d'automatiser les phares. Ainsi, lorsque les gardes qui y étaient préposés voient par la fenêtre une personne en train de se noyer, ils ne peuvent rien faire.

Le sénateur Forrestall: De sérieux incidents ou quasi incidents se sont produits à certains endroits où les phares sont automatisés. Il est question d'y réaffecter des gardes.

Le président: Il est aussi question d'étudier les dispositions ayant trait à la sécurité et au sauvetage.

Le sénateur Spivak: J'ai bien compris. À quand remonte cette législation? Quand l'a-t-on examinée pour la dernière fois? Quelqu'un le sait-il?

M. Christopher: On travaille à la restructuration depuis cinq ou six ans à Transports Canada, mais la question a été mise en veilleuse. Elle fait partie d'un programme de recouvrement des coûts auquel travaille Transports Canada. Cependant, ce projet n'est pas très avancé.

Le sénateur Spivak: Je ne parle pas de recouvrement des coûts.

M. Christopher: Dans ce cas, il y a fort longtemps.

Le sénateur Spivak: Je parle de la réglementation, au Canada, du trafic maritime dans les eaux côtières et dans les eaux intérieures. A-t-on étudié ces règlements récemment?

M. Christopher: Le règlement a été mis à jour comme il l'est habituellement, mais la loi n'a pas fait l'objet d'un examen depuis fort longtemps.

Le sénateur Forrestall: Nous ne l'avons pas étudié depuis qu'on s'est mis à modifier la Loi sur la marine marchande du Canada, dans les années 60.

Le sénateur Spivak: Ces modifications portaient-elles sur la sécurité du trafic?

Le sénateur Forrestall: Il a été question de sécurité, mais pas forcément de la sécurité des plaisanciers. Tout cela date de 25 ans.

Le président: Avez-vous d'autres questions, commentaires ou déclarations?

Le sénateur Petten: J'aimerais déclarer officiellement que je suis d'accord avec les sénateurs qui ont pris la parole avant moi, que l'on devrait demander à le sénateur Carney d'inclure les deux côtes, les lacs, et cetera. Je crois que le sénateur Carney n'éprouverait pas de difficulté à faire adopter cette modification.

[Text]

The Chairman: The only other item I have left is the committee room. Room 250 is the room this committee traditionally meets in. At the end of this month this committee room will be closed for all further meetings. We have been negotiating with the Clerk of the Senate to try to get another room. At our first meeting Senator Forrestall made a motion with respect to rooms. We went to the clerk to try to follow up on Senator Forrestall's motion and we were not successful. We are now trying to get another room somewhere in the Centre Block but at present I am not able to tell you where we will be meeting for our next meeting.

Senator Thériault: Will they close both rooms here?

The Chairman: Rooms 257 and 250 will both be closed. Any new business that anyone wishes to bring forward?

Senator MacDonald: What was the motion you brought before?

The Chairman: The motion today was to revise the study that was started before under the Transportation Review Agency.

Senator MacDonald: And that went through the steering committee today?

The Chairman: Yes it did.

Senator MacDonald: What does that entail?

The Chairman: It is a continuation of the study that was started in the last session at which time former Ambassador Molgat appeared and gave us a briefing on the state of the negotiations in relation to bilateral air matters and air safety.

Senator MacDonald: I did not identify the treaty now being negotiated in the language in which you put the motion today in the Senate. I did not connect the two of them at all.

The Chairman: The request in the Senate today was a request for the continuation of the study that started in the last session, which dealt with just that.

Senator Forrestall: Part of that study was perhaps to do a bit of investigative work.

Senator MacDonald: I got the impression it dealt with looking at the mandatory review of the National Transportation Agency. That is the impression I got from it.

The Chairman: I am getting a copy of the motion. I will read exactly what it said. It stated:

That the Senate Standing Committee on Transport and Communications be authorized to continue its special study on the report of the National Transportation Act Review Commission, entitled *Competition in Transportation, Policy and Legislation in Review*, tabled in the Senate on March 23, 1993 (Sessional Paper No. 323-912), and other matters relating to transportation; and

That the papers and evidence taken on the subject and the work accomplished during the Third Session of the Thirty-fourth Parliament be referred to the Committee; and

That the committee present its report no later than October 31, 1994.

[Traduction]

Le président: Le seul autre point concerne la salle de réunion. Le comité a toujours siégé dans la pièce 250. À la fin du mois, nous ne pourrions plus utiliser cette salle pour nos réunions. Nous sommes en train d'essayer d'obtenir une autre salle du greffier du Sénat. Lors de notre première séance, le sénateur Forrestall avait déposé une motion relative aux salles de réunion. Nous avons présenté la demande au greffier, qui l'a rejetée. Nous essayons maintenant d'obtenir une autre salle quelque part dans l'édifice du Centre mais, à l'heure actuelle, je ne puis vous préciser le lieu de la prochaine réunion.

Le sénateur Thériault: Fermera-t-on les deux salles, ici?

Le président: Les pièces 257 et 250 seront toutes deux fermées. Quelqu'un a-t-il un autre sujet à aborder?

Le sénateur MacDonald: Quelle était la motion dont vous avez parlé?

Le président: La motion d'aujourd'hui visait à poursuivre l'étude déjà amorcée dans le cadre de l'enquête sur les transports.

Le sénateur MacDonald: Le comité directeur l'a approuvée aujourd'hui?

Le président: Oui.

Le sénateur MacDonald: Que signifie-t-elle pour nous?

Le président: Il s'agit de poursuivre l'étude qui avait été entamée lors de la dernière session, lorsque l'ex-ambassadeur Molgat avait comparu pour nous décrire l'état des négociations de l'accord bilatéral en matière de sécurité aérienne.

Le sénateur MacDonald: Je n'ai pas compris, dans la motion que vous avez déposée aujourd'hui au Sénat, que l'étude porterait sur le traité en voie de négociation. Je n'avais pas fait ce lien.

Le président: J'ai demandé aujourd'hui au Sénat que nous puissions poursuivre l'étude amorcée lors de la dernière session, qui portait justement sur ce point.

Le sénateur Forrestall: L'étude comportait peut-être certains éléments d'enquête?

Le sénateur MacDonald: J'ai plutôt eu l'impression qu'il s'agissait de l'examen obligatoire de l'Office national des transports. Du moins, c'est l'impression que j'ai eue.

Le président: Laissez-moi trouver le texte de la motion, que je puisse vous en faire lecture. Voici:

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à poursuivre son étude spéciale sur le rapport de la Commission d'enquête de la Loi sur les transports nationaux, *La concurrence dans les transports, regard sur la politique et la législation*, déposé au Sénat le 23 mars 1993 (document parlementaire n° 323-912), ainsi que sur d'autres questions concernant les transports;

Que les documents et témoignages recueillis sur le sujet ainsi que le travail accompli durant la troisième session de la trente-quatrième législature soient renvoyés au comité; et

Que le comité présente son rapport au plus tard le 31 octobre 1994.

[Texte]

Part of those papers include the transcript of the evidence of Ambassador Molgat.

Senator Atkins: Some of it was off the record.

Senator Forrestall: I can see where you were confused.

Senator MacDonald: Yes, I was confused. I am even more confused now. Are we studying what they loosely refer to as "open skies", or are we on to something else?

Senator Bonnell: That covers everything.

The Chairman: I thought it was the bilateral negotiations. That is what Ambassador Molgat addressed when he came before us.

Senator Forrestall: But you do not get that clearly from that motion.

The Chairman: But this is an order of reference that was drawn broadly last time and it is a continuation of the same language as the one before.

Senator Forrestall: As long as we understand what it is. I now understand what you meant.

The Chairman: Further questions or matters?

Senator Bonnell: I do not know whether it comes under this committee or another one, but there is an important matter concerning Canada that has been neglected concerning the big tankers that come around our coasts with oil. I do not think they should be allowed within 100 or 200 miles of our coast. The great big tankers are hitting the rocks and going ashore and polluting our waters and everything. They should be kept offshore and smaller ships should bring the oil in if they have to.

Senator Spivak: That is even more dangerous.

Senator Bonnell: Perhaps so, but someone should look into that to see what regulations we have to protect our coast.

Senator Thériault: On a related matter, but not exactly the same matter, I do not know about the other senators from the Maritimes but I am getting more and more concerned about transportation. We hear the minister talking about the end of VIA Rail. We have no agreement as far as I am concerned about rebuilding the Trans-Canada Highway. In New Brunswick especially we have the worst piece of Trans-Canada Highway in the whole country.

Senator Forrestall: I agree.

Senator Thériault: There is also talk about merging CN and CP. Probably the line will go through the United States. I want to know whether or not it is the longterm policy of someone to cut us off completely.

Senator Bonnell: And if Quebec separates then you cannot get through to Canada at all.

[Translation]

Une partie de ces documents comprend la transcription du témoignage de l'ambassadeur Molgat.

Le sénateur Atkins: Une partie de ce témoignage ne figure pas au compte rendu officiel.

Le sénateur Forrestall: Je peux comprendre que vous ayez mal compris.

Le sénateur MacDonald: Oui, je ne m'y retrouvais plus. Je m'y retrouve encore moins maintenant. Étudions-nous ce qu'ils qualifient vaguement de «Cieux ouverts», ou est-il question d'autre chose?

Le sénateur Bonnell: Cela englobe tout.

Le président: Je croyais qu'il s'agissait des négociations bilatérales. C'est ce dont a parlé l'ambassadeur Molgat, lors de sa comparution.

Le sénateur Forrestall: Cependant, la motion n'est pas très claire à ce sujet.

Le président: Il s'agit d'un ordre de renvoi qui a été rédigé en termes vagues, la dernière fois. On ne fait qu'en reprendre les termes.

Le sénateur Forrestall: Du moment que nous comprenons de quoi il s'agit. Je comprends maintenant.

Le président: A-t-on d'autres questions ou d'autres points à soulever?

Le sénateur Bonnell: J'ignore si la question relève du présent comité ou d'un autre, mais il existe un sujet important négligé jusqu'ici au Canada, c'est-à-dire les grands pétroliers qui circulent le long de nos côtes. J'estime que ces pétroliers géants qui heurtent les roches et s'échouent, polluent nos eaux et tout le reste, ne devraient pas pouvoir s'approcher à plus de 100 ou 200 milles de notre côte. Ils devraient demeurer au large, d'où le pétrole serait acheminé par petits bateaux.

Le sénateur Spivak: C'est encore plus dangereux.

Le sénateur Bonnell: Peut-être, mais il faudrait s'y arrêter pour voir quels règlements protègent nos côtes.

Le sénateur Thériault: Au sujet d'une question connexe, j'ignore ce qu'en pensent les autres sénateurs des Maritimes, mais le transport me préoccupe de plus en plus. Nous entendons le ministre parler de la fin de VIA Rail. Que je sache, nous n'avons pas d'accord concernant la reconstruction de la route transcanadienne. Au Nouveau-Brunswick particulièrement, cette route est horrible.

Le sénateur Forrestall: Je suis d'accord.

Le sénateur Thériault: On parle aussi d'une fusion du CN et du CP. La ligne passera probablement par les États-Unis. J'aimerais savoir si l'on vise comme politique à long terme de nous couper du reste du pays.

Le sénateur Bonnell: Si le Québec se sépare, alors vous ne pourrez pas vous rendre au Canada.

[Text]

The Chairman: This would be a good question for you to put to the Minister of Transport, should he appear before this committee.

Senator Thériault: It may also be a good question for someone else to put to the Minister of Transport. Ministers come and go, but the policy seems to be getting worse.

Senator Spivak: I attended a conference last weekend in British Columbia where the provincial government is fast-tracking the double hulling. I do not know what that means.

Senator Perrault: It is a safety measure.

Senator Spivak: I know what double hulling is; I do not know what fast-tracking means. I do not know how fast that is. I do not know whether that is a federal or provincial matter, but double hulling is the way to go in terms of worrying about spills not little boats.

That is an item that could be related if that study of marine safety was more broadly based because it involves safety of animals and beaches, if not people.

Senator Forrestall: I would not want to comment on something as technical as double hulling. The subject has been around for a long time in terms of oil spills, but in terms of marine safety it is a measure that most master mariners are most reluctant to proceed with as there are still remaining stability questions that have not been answered.

Senator Spivak: About double hulling?

Senator Forrestall: Yes. Spills into the double hull can change the centre of gravity so quickly that the ship can flip over. The danger of that happening is much more likely than a spill.

Senator Spivak: There is only one other solution: Get off the oil-based economy.

Senator MacDonald: Concerning item No. 2 on the agenda, "the Transportation Safety Board and Report of the Review Commission and visit to engineering facilities of Board in Ottawa;" a visit to the engineering facilities is like saying, "Would you like a drink and come into our board room?" Are we doing a report on the Review Commission of the Transportation Safety Board?

The Chairman: No.

Mr. Tonu Onu, Clerk of the Committee: The Review Commission has just published its report on the Transportation Safety Board and the safety board has written to the chairman asking if the committee members would be interested in this visit. If the committee members are interested, it is a question of visiting the safety board's facilities. Given that the Review Commission has just come out with its report on the Transportation Safety Board, perhaps those two things could be brought together by a visit to the facility. The committee might then want to invite representatives from the Review Commission and

[Traduction]

Le président: Voilà une excellente question que vous pourriez poser au ministre des Transports, s'il comparaît devant le comité.

Le sénateur Thériault: La question pourrait être tout aussi bonne si elle était posée par un autre. Les ministres passent, mais la politique semble empirer.

Le sénateur Spivak: J'ai assisté à une conférence, le week-end dernier, en Colombie-Britannique, où le gouvernement provincial a adopté une procédure accélérée pour exiger les doubles coques. J'ignore ce que cela veut dire.

Le sénateur Perrault: Il s'agit d'une mesure de sécurité.

Le sénateur Spivak: Je sais ce que signifie «double coque»; j'ignore, par contre, ce qu'on entend par procédure accélérée. À quel point est-elle rapide? Je ne sais pas si la question relève de la compétence fédérale ou provinciale, mais les doubles coques sont préoccupantes, en termes de déversements accidentels, non pas les petits bateaux.

Voilà une question qui pourrait être comprise dans l'étude de la sécurité maritime, si elle avait une portée plus étendue, car elle met en jeu la sécurité des animaux, des berges, voire des gens.

Le sénateur Forrestall: Je ne voudrais pas commenter sur une question aussi technique que les doubles coques. On en parle depuis longtemps, lorsqu'il est question de déversements accidentels de pétrole. Par contre, pour ce qui est de la sécurité maritime, la plupart des capitaines répugnent à l'adopter car il reste des questions à régler concernant la stabilité du bâtiment.

Le sénateur Spivak: Soulevées par les doubles coques?

Le sénateur Forrestall: Oui. Une fuite accidentelle dans la double coque peut changer le centre de gravité si rapidement que le navire se retourne sur lui-même. Le risque d'un tel accident est beaucoup plus grand que celui d'un déversement accidentel.

Le sénateur Spivak: Il ne reste plus qu'une solution: sevrer complètement l'économie canadienne du pétrole.

Le sénateur MacDonald: Pour en revenir au point n° 2 à l'ordre du jour, soit le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports et le rapport de la Commission d'enquête, ainsi qu'une visite aux installations techniques du Bureau à Ottawa, a-t-on songé qu'une visite de ces installations reviendrait à prendre un verre et à visiter la salle de conférence? Présenterons-nous un rapport sur la Commission d'enquête?

Le président: Non.

M. Tonu Onu, greffier du comité: La commission d'enquête vient tout juste de publier son rapport sur le Bureau canadien d'enquête, et celui-ci a écrit au président pour lui demander si la visite intéressait les membres du comité. Si les membres du comité sont effectivement intéressés, il s'agira de visiter les installations du bureau. Comme la commission d'enquête vient de publier son rapport sur le bureau, la visite des installations pourrait permettre de faire le lien entre les deux. Le comité voudra peut-être alors inviter des représentants de la Commission d'enquête et du bureau afin de pouvoir leur poser des questions.

[Texte]

the Transportation Safety Board to attend the committee so that members can ask them some questions.

The Review Commission did have some criticism of the Transportation Safety Board. It would give you an opportunity to question the Review Commission on its report and give the Safety Board a chance to respond to what may be perceived as criticism in the Review Commission Report. They have made this offer to the committee, but it is up to the committee members to decide if they want to accept.

The Chairman: If there are no further questions, we will adjourn.

The committee adjourned.

[Translation]

La commission d'enquête a fait certaines critiques du Bureau d'enquête. Vous pourriez ainsi interroger les membres de la commission d'enquête au sujet de leur rapport et donner au Bureau d'enquête l'occasion de faire connaître sa réaction à ce que l'on pourrait qualifier de critiques de la commission d'enquête. Ils ont fait cette offre au comité, mais c'est aux membres du comité de décider s'ils veulent l'accepter.

Le président: S'il n'y a plus de questions, nous lèverons la séance.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
Ottawa, Canada K1A 0S9

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*
Groupe Communication Canada — Édition
Ottawa, Canada K1A 0S9



First Session
Thirty-fifth Parliament, 1994

Première session de la
trente-cinquième législature, 1994

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

Chairman:
The Honourable DONALD H. OLIVER, Q.C.

Président:
L'honorable DONALD H. OLIVER, c.r.

Tuesday, April 19, 1994

Le mardi 19 avril 1994

Issue No. 2

Fascicule n° 2

First Proceedings on:
The mandate and funding of
Radio Canada International

Premier fascicule concernant:
Le mandat et le financement
de Radio-Canada International

WITNESSES:
(See back cover)

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable DONALD H. OLIVER, Q.C., *Chairman*

The Honourable M. Lorne Bonnell, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams	* Lynch-Staunton
Atkins	(or Berntson)
Davey	MacDonald
Eyton	Petten
* Fairbairn (or Molgat)	Roberge
Johnson	Spivak
	Thériault

** Ex Officio Members*

(Quorum 4)

Pursuant to Rule 86(4), membership of the Committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Eyton substituted for that of the Honourable Senator Forrestall (April 19, 1994)

The name of the Honourable Senator Adams substituted for that of the Honourable Senator Lewis. (April 18, 1994)

The name of the Honourable Senator Spivak substituted for that of the Honourable Senator Eyton. (April 13, 1994)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable DONALD H. OLIVER, c.r.

Vice-Président: L'honorable M. Lorne Bonnell

et

Les honorables sénateurs:

Adams	* Lynch-Staunton
Atkins	(ou Berntson)
Davey	MacDonald
Eyton	Petten
* Fairbairn (ou Molgat)	Roberge
Johnson	Spivak
	Thériault

** Membres d'office*

(Quorum 4)

Conformément à l'article 86(4) du Règlement, la liste des membres du Comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Eyton est substitué à celui de l'honorable sénateur Forrestall (le 19 avril 1994).

Le nom de l'honorable sénateur Adams est substitué à celui de l'honorable Lewis (le 18 avril 1994).

Le nom de l'honorable sénateur Spivak est substitué à celui de l'honorable sénateur Eyton (le 13 avril 1994).

ORDER OF REFERENCE

Extract of the Minutes of Proceedings of the Senate, March 15, 1994:

The Honourable Senator Perrault, P.C., moved, seconded by the Honourable Senator MacDonald (*Halifax*):

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be authorized to examine and report upon the mandate and funding of Radio Canada International; and

That the Committee present its report no later than October 19, 1994.

After debate,

The question being put on the motion, it was adopted.

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat du 15 mars 1994:

L'honorable sénateur Perrault, C.P., propose, appuyé par l'honorable sénateur MacDonald (*Halifax*),

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à examiner, pour en faire rapport, le mandat et le financement de Radio-Canada International; et

Que le Comité présente son rapport au plus tard le 19 octobre 1994.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat

Paul C. Bélisle

Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, April 19, 1994

(3)

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, met this day in Room 257-East Block, at 9:40 a.m., the Deputy Chairman, the Honourable Senator M. Lorne Bonnell, presiding.

Members of the Committee present: The Honourable Senators Adams, Atkins, Bonnell, Johnson, MacDonald (*Halifax*), Petten, Roberge and Spivak.(8)

In attendance: Mr. John Christopher and Mr. Dan Shaw from the Research Branch of the Library of Parliament.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Witnesses:

Terry Hargreaves, Executive Director, Radio Canada International;

Allan Familant, Program Director;

Jacques Boulianne, Director of Engineering;

Michael McEwen, Senior Vice President, Radio Services, Canadian Broadcasting Corporation.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on March 15, 1994 the Committee began its study on the mandate and funding of Radio Canada International.

Mr. Hargreaves made a statement, presented an audio tape of an example of Radio Canada International's programming and with Mr. Familant and Mr. Boulianne, answered questions.

Mr. McEwen made a statement and answered questions.

At 11:05 a.m. the Committee adjourned to Wednesday, April 20, 1994.

ATTEST:

PROCÈS-VERBAL

OTTAWA, le mardi 19 avril 1994

(3)

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 40, dans la pièce 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable sénateur M. Lorne Bonnell (*vice-président*).

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Atkins, Bonnell, Johnson, MacDonald (*Halifax*), Petten, Roberge et Spivak. (8)

Aussi présents: M. John Christopher et M. Dan Shaw du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement.

Également présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Témoins:

Terry Hargreaves, directeur administratif, Radio-Canada International;

Allan Familant, directeur des programmes;

Jacques Boulianne, directeur de l'Ingénierie;

Michael McEwen, vice-président principal, Services radiophoniques, Société Radio-Canada.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 15 mars 1994, le Comité entreprend son étude du mandat et du financement de Radio-Canada International.

M. Hargreaves fait une déclaration, présente une bande audio d'une émission de Radio-Canada International et, aidé de MM. Familant et Boulianne, répond aux questions.

M. McEwen fait une déclaration et répond aux questions.

À 11 h 05, le Comité suspend ses travaux jusqu'au mercredi 20 avril 1994.

ATTESTÉ:

Le greffier du Comité

Tõnu Onu

Clerk of the Committee

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, April 19, 1994

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:30 a.m. to consider its order of reference to examine and report upon the mandate and funding of Radio Canada International.

Senator M. Lorne Bonnell, (*Deputy Chairman*) in the Chair.

The Deputy Chairman: I am acting today on behalf of the chairman, who has gone to South Africa to monitor the election there.

We are here today for the first meeting on the inquiry that was referred to us by the Senate; the funding of Radio Canada International.

We have with us this morning Mr. Terry Hargreaves, Executive Director, Radio Canada International. We will give you 20 minutes to give us some of your thoughts and we will then be ready for questions.

Mr. Terry Hargreaves, Executive Director, Radio Canada International: Thank you. With me this morning are Program Director Allan Familiant; Elzbieta Olechowska, Manager, Europe Service; and Jacques Bouliane, Director of Engineering.

Je tiens d'abord à vous remercier de donner aujourd'hui l'occasion à Radio-Canada International de vous parler de ses activités et de répondre à vos questions.

RCI célébrera son 50ième anniversaire dans neuf mois. Nous nous plaisons à croire que ce service de radiodiffusion international a, pendant toutes ces années, joué un rôle non négligeable dans l'histoire du Canada. À l'origine, ce service a été créé pour garder le contact avec les soldats canadiens ayant participé à la libération de l'Europe et faire connaître aux autres pays le Canada, ses espoirs, ses rêves, son passé et ce qu'il attendait de l'avenir.

RCI has always consulted with government on the languages to be broadcast and the geographic areas to be targeted. The editorial content of the programs remain, however, our sole responsibility. Our mandate is to reflect the realities of Canadian life to an overseas audience and, in addition, to keep in touch with Canadians abroad. All of you who have travelled abroad know how difficult it is to find out any news about Canada in foreign newspapers or media. RCI is the only reliable link with home.

I should like to tell you what we are doing now, the problems we face, and suggest some methods of addressing those problems.

First, it might be useful if you heard the sound of Radio Canada International as it is today — as our listeners hear it. This is a five minute montage of some of our current broadcasts.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 19 avril 1994

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 30 pour examiner, conformément à son ordre de renvoi, d'examiner pour en faire rapport, le mandat et le financement de Radio-Canada International.

Le sénateur M. Lorne Bonnell (*vice-président*) occupe le fauteuil.

Le vice-président: Je remplace aujourd'hui notre président qui est en Afrique du Sud pour y observer les élections.

Nous tenons aujourd'hui notre première réunion dans le cadre de l'enquête que nous a confiée le Sénat sur le financement de Radio-Canada International.

Nous avons parmi nous ce matin M. Terry Hargreaves, directeur exécutif, Radio-Canada International. Vous avez 20 minutes pour nous expliquer votre point de vue, puis nous passerons aux questions.

M. Terry Hargreaves, directeur exécutif, Radio-Canada International: Je vous remercie. Je suis accompagné ce matin du directeur de la programmation, Allan Familiant; d'Elzbieta Olechowska, directrice, Service Europe; et de Jacques Bouliane, directeur de l'ingénierie.

May I first of all thank you for giving Radio Canada International this opportunity to appear before you, provide you with some details regarding our current situation and answer your questions.

In nine months, Radio Canada International will celebrate its 50th anniversary. We like to think that as an international radio broadcasting organization, we have played a small, but important role in those years for Canada — at the beginning, by keeping Canadian servicemen who had recently helped to liberate Europe in touch with home, and later, by telling other countries about Canada, our hopes, dreams, our past, and what we hoped would be our future.

RCI a toujours consulté le gouvernement pour le choix des langues de diffusion et des régions à cibler. Cependant, le contenu des émissions demeure son entière responsabilité. Nous avons pour mandat de faire connaître la vie au Canada à un auditoire international et de diffuser des émissions à l'intention des Canadiens à l'étranger. Vous avez tous voyagé et vous savez combien il est difficile de savoir par la presse étrangère ou les autres médias ce qui se passe au Canada. RCI est le seul lien fiable avec le pays.

Je voudrais donc vous parler de nos activités et des problèmes auxquels nous sommes confrontés, et vous proposer diverses solutions pour y remédier.

Mais, tout d'abord, j'aimerais vous faire entendre la voix de Radio-Canada International telle que l'entendent vos auditeurs aujourd'hui. Nous avons préparé un montage d'extraits de nos émissions actuelles, d'une durée de cinq minutes.

[Text]

(Audio tape is played.)

That is how we sound to our audiences in Europe, the former Soviet Union, Africa, Asia and South America, from our transmitters at Sackville, New Brunswick, and via relay transmitters that we use on an exchange basis with broadcasters in Britain, Germany, Austria, Portugal, China, Japan and Korea.

In addition to using shortwave, Radio Canada International and other international broadcasters distribute programs to be used on domestic stations in the target countries. This increases awareness of Canada, its commercial and culture interests and capabilities. RCI has very successfully placed English-language lessons on stations in many countries. The lessons, as all language lessons, have a story. That story is always about Canada, our technical abilities, agriculture, commerce, government, culture, and so on.

We have a map on the easel of China. It is not as big a map as we need because I did not realize that this committee room was so big. We are in our fourth year of broadcasts on domestic stations in a dozen major Chinese cities with an audience running into millions. This is on the local station in each city.

In addition to the language lessons in China, we have programs on Canadian business supplied by RCI and featured each week on stations in Beijing, Xian, Shanghai and Guangzhou. In these four cities, the local stations also broadcast once a week and are devoted exclusively to Canadian artists playing classical music. It is a Chinese language program, but the music is all recordings of Canadian orchestras and artists. This helps to raise the Canadian cultural profile in that country.

Moving to Russia, RCI has successfully placed English-language lessons on local stations in Moscow, St. Petersburg, Ryazan, Perm, Chita, Yakutsk, Vladivostok, Stavropol, Irkutsk, Chelyabinsk, Cherkessk, Petrozavodsk, Nizhny Novgorod, Ufa, Barnaul, Krasnoyarsk, Tyumen, Kurgan, Perm, Izhevsk, Ivanovo, Bryansk, Anadyr, and Petropavlovsk-Kamchatskij.

All the Russian cities I mentioned will soon begin broadcasting a series of Russian-language programs produced by RCI to help the Russians better understand democracy, entrepreneurship and the environment. These programs feature many Canadian companies and organizations.

Also in Russia we have the same system of classical music programs of Canadian artists broadcast each week on their national stereo network, Radio Orphee.

Turning to other parts of the former Soviet Union, RCI has its English language lessons and classical music programs on the air on the national networks of Estonia, Latvia, Lithuania, Moldova, Ukraine and Kazakhstan. We will begin with the same type of

[Traduction]

(Enregistrement).

Voilà ce qu'entendent nos auditeurs d'Europe, de l'ex-Union soviétique, d'Afrique, d'Asie et d'Amérique du Sud grâce à nos émetteurs de Sackville, au Nouveau-Brunswick, et aux relais avec des émetteurs auxquels nous avons accès en vertu de contrats d'échange conclus avec des radiodiffuseurs de Grande-Bretagne, d'Allemagne, d'Autriche, du Portugal, de Chine, du Japon et de Corée.

Outre la diffusion sur ondes courtes, Radio-Canada International, comme d'autres radiodiffuseurs, distribue des émissions pour rediffusion aux stations nationales des pays cibles. Cela permet d'étendre la renommée du Canada et de faire connaître nos valeurs culturelles et notre potentiel commercial. RCI a notamment pu distribuer des cours d'anglais aux stations de nombreux pays. Ces cours, comme tous les cours de langue, racontent une histoire. Il y est toujours question du Canada, de nos compétences techniques, de notre agriculture, de notre commerce, de notre gouvernement, de nos valeurs culturelles, et cetera.

Vous voyez sur le chevalet une carte de la Chine. Elle est un peu trop petite pour nos besoins, mais je ne m'attendais pas à une si grande pièce. Cela fait quatre ans maintenant que nos émissions sont diffusées par les stations nationales d'une douzaine de grandes villes chinoises. Cela nous donne un auditoire de quelques millions de personnes par station locale, dans chaque ville.

Outre les cours de langue, les stations de Beijing, Xian, Shanghai et Guangzhou diffusent chaque semaine des émissions fournies par RCI portant sur le commerce canadien. Les stations locales de ces quatre villes diffusent également une émission hebdomadaire d'une heure consacrée exclusivement à des artistes canadiens qui interprètent de la musique classique. L'émission est en chinois, mais les enregistrements sont des concerts d'orchestres et de musiciens canadiens. Ces émissions contribuent à rehausser le prestige culturel du Canada en Chine.

Passons maintenant à la Russie où RCI a réussi à faire diffuser des cours d'anglais par les stations locales de Moscou, Saint-Petersbourg, Ryazan, Perm, Chita, Yakutsk, Vladivostok, Stavropol, Irkutsk, Chelyabinsk, Cherkessk, Petrozavodsk, Nizhny Novgorod, Ufa, Barnaul, Krasnoyarsk, Tyumen, Kurgan, Perm, Izhevsk, Ivanovo, Bryansk, Anadyr et Petropavlovsk-Kamchatskij.

Toutes ces villes russes que je viens de citer vont bientôt diffuser une série d'émissions, en russe, produites par RCI pour aider les Russes à se familiariser avec la démocratie, l'esprit d'entreprise et les questions environnementales. Ces émissions présentent des entreprises et des organismes canadiens.

En Russie toujours, nous avons également des émissions hebdomadaires de musique classique mettant en vedette des artistes canadiens sur le réseau FM de Radio Orphee.

Dans les autres régions de l'ex-Union soviétique, RCI diffuse des cours de langue et des émissions de musique classique sur les réseaux nationaux de l'Estonie, la Lettonie, la Lituanie, la Moldavie, l'Ukraine et le Kazakhstan. Nous espérons diffuser

[Texte]

program soon in Belarus, Georgia, Azerbaijan, Armenia and Kirghizstan.

In Latin America, we have received agreement and have shipped language lessons material in Spanish and English for use on more than 50 stations in Argentina, Chile, Ecuador, Paraguay, Peru, Columbia, Venezuela, Costa Rica, Mexico and elsewhere. Ten stations have already started broadcasting the series and the others will follow shortly.

Again here, we have special classical music programs by Canadian artists now on stations in Buenos Aires and in Santiago, Chile and several other locations.

This last map has a global view of all of the activity that we have in language lessons, special programming and music programming.

On the other board, we have the kind of poster which we give to the stations overseas. This one is in Chinese. The bottom part, which is in white, allows the local station to put its message, what time it is on the air, what frequency and so on.

Here is the one in Russian which we hope soon will be in the Moscow subway.

That is the Spanish poster and an English one as well.

RCI also puts out, once a month, a high quality tape of the top Canadian pop hits. This material is used by 300 radio stations on all continents. We also produce weekly mini-documentaries on Canadian affairs in English, French, Ukrainian, Spanish and Russian. These are shipped to 100 stations in South America, 50 or 60 in Africa, and to others in Russia, Ukraine, and other successor states of the Soviet Union.

In Namibia, RCI produced a series of language lessons to be used in English and eight local languages. These programs are now being broadcast nationwide on a domestic network there, with notices put up in schools, local businesses, and so on, to attract listeners.

Finally, we not only broadcast to Canadian service personnel on short wave, as we said, but we have also recently placed satellite receiver dishes in the former Yugoslavia, the Golan Heights, and in Mogadishu, Somalia. Canadians stationed in these locations will soon get Canadian radio 24-hours a day. When I say "soon", they are already receiving it in Visoko and Grcak and Primosten and in Mogadishu. They are just putting it into service in the Golan Heights and in the fourth location in Yugoslavia.

This material is a mixed bilingual service, English and French. It includes live coverage of hockey and baseball games through the kind cooperation of private radio stations in Montreal.

[Translation]

bientôt ce même genre d'émissions au Bélarus, en Géorgie, en Azerbaïdjan, en Arménie et au Kirghizistan.

En Amérique latine, nous avons obtenu l'accord de plus d'une cinquantaine de stations en Argentine, au Chili, en Équateur, au Paraguay, au Pérou, en Colombie, au Venezuela, au Costa Rica, au Mexique et ailleurs, auxquelles nous avons envoyé des cours d'anglais avec explications en espagnol et en anglais. Dix stations ont déjà commencé à diffuser ces cours et les autres feront bientôt de même.

Encore une fois, nous offrons des émissions spéciales de musique classique mettant en vedette des artistes canadiens et celles-ci sont diffusées à Buenos Aires et à Santiago du Chili, ainsi que dans d'autres villes.

Cette dernière carte donne une vue d'ensemble de toutes nos activités concernant les cours de langue, la programmation spéciale et les émissions musicales.

Sur l'autre tableau, vous pouvez voir une sorte d'affiche que nous distribuons aux stations à l'étranger. Celle-ci est en chinois. Dans la partie inférieure, en blanc, la station locale peut inscrire son message, donner l'heure de diffusion, la fréquence, et cetera.

Ici, une autre affiche, en russe cette fois-ci, dont nous espérons qu'elle figurera bientôt sur les murs du métro de Moscou.

Vous voyez ici une affiche en espagnol et une autre en anglais.

RCI produit également, une fois par mois, une cassette de grande qualité réunissant les succès des plus grands artistes populaires canadiens. Plus de 300 stations radiophoniques du monde entier s'en servent pour leur programmation. Nous produisons également des mini-documentaires hebdomadaires sur le Canada et le commerce canadien en anglais, en français, en ukrainien, en espagnol et en russe. Ces cassettes sont expédiées à une centaine de stations d'Amérique du Sud, à quelques 50 ou 60 stations en Afrique, et à d'autres dans les pays de l'ex-Union soviétique, dont la Russie et l'Ukraine.

Pour la Namibie, RCI produit une série de cours de langue en anglais et dans huit autres langues locales. Ces émissions sont actuellement diffusées par le réseau national et des communiqués affichés dans les écoles et dans les entreprises visent à attirer des auditeurs.

Enfin, nous ne nous contentons pas de diffuser des émissions sur ondes courtes à l'intention des forces armées à l'étranger, comme je l'ai déjà dit, mais nous avons aussi récemment placé des antennes de réception par satellite en ex-Yougoslavie, sur le plateau du Golan et à Mogadiscio, en Somalie. Les Canadiens en poste dans ces régions pourront ainsi bientôt capter un service de radio canadien 24 heures sur 24. Quand je dis «bientôt», c'est chose faite à Visoko et à Grcak, ainsi qu'à Primosten et à Mogadiscio. La mise en service doit se faire ces jours-ci dans le plateau du Golan et dans un quatrième site en ex-Yougoslavie.

Il s'agit d'un service mixte bilingue, anglais et français, qui comprend notamment la diffusion en direct de matchs de hockey et de baseball grâce à la collaboration de stations de radio privées de Montréal.

[Text]

That briefly is what we do. The role of all international radio broadcasters has changed as the years have gone by and we, as well as others, use various means to reach our target audiences.

There are 126 international organizations broadcasting on shortwave. For two quick comparisons, the BBC World Service, radio only, has a budget in 1993-94 of \$360 million Canadian and has a staff of 3,400. To come to a comparison that might be more reasonable to us, the Dutch have an international radio service, Radio Nederland; its budget for 1993 was \$57 million Canadian with a staff of 419.

RCI, until the cuts in 1991, had a staff of about 215 and a budget of \$22 million a year.

In that year, the method of funding RCI changed. Until then we received our money from within the CBC overall parliamentary appropriation and the amount for RCI had been decided by CBC management.

Under the new funding mechanism started in 1991, RCI remains an integral part of the CBC, but the funding is assigned by the Cabinet as Separate Vote No. 15, under the Estimates of the Department of Foreign Affairs. When the change was made, the government of the day gave funding that was only sufficient to support a truncated service, with half the staff and half of the foreign languages we had previously carried.

This amount was projected over a five-year horizon, with some capital monies included to replace some aging transmitters. To carry out the reduced role assigned to us, the funding was sufficient. Even so, an interdepartmental committee in 1991 agreed that this funding and activity level for RCI was, in its words, "an irreducible minimum" to provide an international broadcasting service that would support Canada's foreign and trade policy, while adhering to its own program policies.

The House of Commons Standing Committee on Communications in 1992 considered the restructured level of RCI expenditures and concluded it had already seriously impaired Canada's capability to present its multifaceted image to a world audience.

The funding mechanism now is similar to that in the United Kingdom for the BBC World Service; funded through an annual parliamentary vote and a contract with the Foreign Office. It is completely separate from the domestic BBC which, as you know, is financed in Britain by licence fees.

However, the choice and operation of RCI's current funding mechanism has had what I choose to believe is an unintended consequence. Because the vote for RCI is technically considered a "contribution", it suffered from the cuts announced for all grants and contributions in the 1993-94 budget, at that point

[Traduction]

Voilà donc, en bref, ce que fait RCI. Le rôle des radiodiffuseurs internationaux a évolué au cours des dernières années, et RCI, comme bien d'autres, a eu recours à divers moyens pour atteindre ses auditoires cibles.

Au total, 126 organisations internationales diffusent sur ondes courtes. Rapidement, à titre de comparaison, je vous signale que le *BBC World Service*, secteur radio seulement, disposait pour 1993-1994 d'un budget de 360 millions de dollars canadiens, et compte 3 400 employés. Pour une comparaison peut-être plus pertinente, le service de radio international de la Hollande, Radio Nederland, avait en 1993 un budget de 57 millions de dollars canadiens et 419 employés.

Avant les coupures budgétaires effectuées en 1991, RCI comptait 215 employés et disposait d'un budget annuel de 22 millions de dollars.

Cette année-là, le mode de financement a changé. Jusqu'alors, nous recevions notre budget à même les crédits parlementaires accordés à Radio-Canada, et c'était la direction de la SRC qui décidait du montant alloué à RCI.

Conformément au mécanisme de financement mis en place en 1991, RCI continue de faire partie intégrante de la SRC, mais son budget lui est attribué par un vote distinct du Cabinet, le vote 15, dans le cadre des prévisions du ministère des Affaires étrangères. Au moment de ce changement, le gouvernement en place avait accordé un financement à peine suffisant pour soutenir un service amputé, avec la moitié des employés et la moitié des langues étrangères seulement.

Le montant alloué était étalé sur cinq ans et comprenait des fonds d'immobilisations pour le remplacement des émetteurs vieillissants. Le financement était suffisant pour assurer le rôle réduit qui était désormais le nôtre. Toutefois, en 1991, un comité interministériel concluait que ce financement et ce niveau d'activités étaient, et je cite, «un strict minimum» pour permettre à RCI de fournir un service radiophonique international qui serve les objectifs du Canada en matière de diplomatie et de commerce international, tout en respectant les politiques du programme de RCI.

En 1992, le Comité permanent des communications et de la culture de la Chambre des communes, ayant examiné les compressions budgétaires imposées à RCI, concluait qu'elles avaient déjà «entravé l'aptitude de ce service à présenter à un auditoire international une image multidimensionnelle du Canada.»

Notre mode de financement actuel est semblable à celui du *BBC World Service*, au Royaume-Uni. Le budget est déterminé par un vote du Parlement, et fait l'objet d'un contrat avec le Foreign Office. Le *BBC World Service* est totalement indépendant de la BBC qui est financée, comme vous le savez, par des droits de licence.

Toutefois, le choix et l'application de ce nouveau mode de financement ont eu une conséquence qui, j'ose l'espérer, n'avait pas été prévue. En effet, les fonds alloués étant considérés comme une «contribution», le budget de RCI a souffert des compressions imposées pour toutes les subventions et contributions dans le

[Texte]

10 per cent. In the most recent budget for 1994-95, a further 15 per cent was assigned to all grants and contributions. It was detailed in that budget that further cuts of 20 per cent in 1995-96 and 25 per cent in 1996-97 would occur.

The 10 per cent cut in last year's budget we were able to manage due to extraordinary relief from employer contributions to the pension fund. The CBC overall decided, because of the surplus state of its pension fund, which includes RCI's employees, to forgo employer contributions for two years. RCI's share of this relief covered part of the cut that we got from the budget. Internal economies and a dilution of program quality covered the rest.

In the fiscal year just started, with a budget of \$15.2 million, we will again benefit from not having to pay the employer contribution to the pension fund. However, to continue to operate in these circumstances, we have had to cut transmitter time and a series of frequencies that we had been using for our programs, plus further under-fund our program area.

Next year has an even more sombre outlook. The pension holiday will be over. We must return to paying the pension contributions which runs close to three-quarters of a million dollars a year, and take a 20 per cent cut in budget. This means, in dollars terms, we will receive next year nearly \$3.5 million less than was originally forecast.

This would mean the dropping of several language services, layoffs of personnel if no remedial action is taken, plus the elimination of re-broadcasting on domestic stations in target countries. This, I believe, would be a great loss to RCI and to Canada. It would also mean that Canada would permanently lose international shortwave frequencies currently assigned to this country. It would also jeopardize long-term relay agreements signed in good faith with several foreign international broadcasters.

We have dropped some frequencies this year, but our international colleagues have agreed to refrain from taking them over in the few months ahead until our situation is clarified. That agreement will end if our non-use of the frequencies extends into next year.

I think it is fair to say that RCI has been treated less reasonably than the rest of the CBC. Contrary to the policy intention in 1991 to sustain RCI at a given, if reduced level of service, RCI is worse off now than if its funding had come through the principal estimates for the CBC because of the grants-and-contributions cuts.

Referring to the government's Red Book, I would quote as follows:

...A Liberal government will be committed to stable multiyear financing for national cultural institutions such as the Canada Council and the CBC. This will allow national cultural institutions to plan effectively.

[Translation]

budget de 1993-1994, de l'ordre de 10 p. 100. Pour le dernier budget, celui de 1994-1995, les compressions ont été fixées à 15 p. 100. En outre, ce budget annonçait d'autres coupures, de l'ordre de 20 p. 100 en 1995-1996 et de 25 p. 100 pour 1996-1997.

Si nous avons réussi l'an dernier à absorber la réduction de 10 p. 100 de notre budget, c'est que nous avons, exceptionnellement, été exemptés des cotisations à la caisse de retraite des employés. En effet, la SRC avait décidé, en raison du surplus accumulé dans la caisse — à laquelle cotisent les employés de RCI — de suspendre les cotisations de l'employeur pendant deux ans. L'argent ainsi économisé par RCI a permis d'absorber une partie de la réduction. Des économies internes et une diminution de la qualité des émissions ont fait le reste.

Pour l'année financière que nous venons d'entamer avec un budget de 15,2 millions \$, nous profiterons encore de l'exemption sur les cotisations de l'employeur à la caisse de retraite. Toutefois, pour continuer dans ces circonstances, nous avons tout de même dû diminuer le nombre d'heures-émetteur, abandonner certaines fréquences sur lesquelles nous diffusons, et sous-financer encore davantage la programmation.

La prochaine année s'annonce encore plus sombre. Le congé de la caisse de retraite arrivera à sa fin. Nous devons recommencer à verser les cotisations — près de trois quarts de millions de dollars par an — et absorber des compressions budgétaires de 20 p. 100. En dollars, cela veut dire que l'an prochain nous recevrons presque 3,5 millions \$ de moins que prévu.

Si rien n'est fait pour remédier à cette situation, RCI sera obligé d'abandonner plusieurs langues de diffusion, de licencier, et d'éliminer le service de rediffusion aux réseaux nationaux des pays cibles. À mon avis, ce serait une grande perte pour RCI et pour le Canada. Cela voudrait dire également que le Canada perdrait à tout jamais certaines fréquences ondes courtes internationales qui lui sont réservées. Enfin, les ententes de relais à long terme conclues de bonne foi avec plusieurs radiodiffuseurs internationaux étrangers pourraient être compromises.

Cette année déjà, nous avons abandonné certaines fréquences, mais nos collègues internationaux ont accepté de ne pas les occuper pendant quelques mois, en attendant que notre situation soit tirée au clair. Cette entente prendra fin si nous ne recommençons pas à utiliser ces fréquences l'an prochain.

Je crois pouvoir dire que RCI a été traité de manière moins équitable que le reste de la SRC. Contrairement à la politique annoncée en 1991, qui maintiendrait le niveau de financement de RCI, bien qu'à un niveau réduit, RCI se porte plus mal que si son financement avait continué d'être assuré par la SRC, en raison des compressions imposées sur les contributions et subventions.

Je cite ici le *Livre rouge* du gouvernement libéral:

... Nous doterons les institutions culturelles nationales, comme le Conseil des arts du Canada et Radio-Canada, d'un budget pluriannuel stable. Nos institutions culturelles nationales pourront ainsi mieux planifier leurs activités.

[Text]

It is reasonable that this commitment should apply to RCI as a small part of the CBC and as a cultural institution reflecting Canada to Canadians abroad as well as to the rest of the world, and as a cultural and trade instrument in the service of foreign policy.

We at RCI find the current mechanism of funding administratively appropriate. It keeps the arm's-length relationship. The reporting is reasonable and protects our journalistic independence. The problem is that there is not, at present, any security for RCI from across-the-board cuts.

Whatever the resolution of the funding levels for 1995-96, I would argue that there should be a stable multi-year funding commitment on the same basis as would be afforded to the CBC generally.

We would propose that there would be a five-year agreement that would render RCI immune from across-the-board grants-and-contributions cuts, in the same way that payments to most international organizations and firm contractual commitments have been held harmless.

For instance, under grants and contributions, we have Canada's payment to the United Nations organization. Obviously that does not get cut by 5, 10, 20 per cent. It remains and is exempted. Presumably, others can be exempted in the same manner. We think this mechanism is an appropriate one for RCI, given appropriate safeguards which are available.

RCI would like to be able to plan sensibly for the future and manage an international radio service that lets Canadians overseas keep in touch with home, and increases knowledge to others of Canadian products, companies and culture. Such a service would assist, through adhering to its mandate, the foreign policy and trade objectives of Canada.

Monsieur le président, mesdames et messieurs les sénateurs, je vous remercie de votre attention. Je demeure à votre entière disposition pour répondre à toutes vos questions.

The Deputy Chairman: Thank you, Mr. Hargreaves, for that excellent exposé on RCI. I know that honourable senators have questions they would like to ask because RCI has been a topic of great interest in the Senate. I know that you have a lot of support on both sides of the house in the Senate. We will certainly give some thought, after we hear other witnesses, to what the future should hold as far as we are concerned.

Senator MacDonald could start the questioning as a strong supporter for RCI.

Senator MacDonald: Mr. Hargreaves, as the Chairman points out, this is a rather interesting inquiry. I do not know of anybody who does not feel that the voice of Canada has been stifled and that something has to be done at some time to put it back where we think it belongs.

[Traduction]

Il semble raisonnable que cet engagement s'applique aussi à RCI, modeste composante de la SRC, à la fois institution culturelle nationale qui reflète le Canada aux Canadiens à l'étranger et au reste du monde, et instrument culturel et commercial au service de la politique étrangère.

Nous estimons que le mode de financement actuel est tout à fait approprié du point de vue administratif. Il préserve l'indépendance de RCI. L'obligation de rendre compte est raisonnable et protège notre indépendance journalistique. Le problème, c'est qu'actuellement, RCI n'est pas à l'abri de compressions budgétaires globales.

Quelle que soit la décision que l'on prendra pour l'exercice 1995-1996, je dirais que RCI devrait bénéficier d'un engagement de financement pluriannuel stable tout comme la SRC.

Nous proposons de conclure une entente de cinq ans qui mettrait RCI à l'abri des réductions générales dans les subventions et contributions, tout comme ont été maintenues les contributions de la plupart des organismes internationaux, et les sommes prévues dans le cadre d'engagements contractuels fermes.

Par exemple, les sommes que verse le Canada à l'Organisation des Nations Unies sont des subventions et contributions. Il est bien évident que l'on n'exerce pas là des compressions de 5, 10 ou 20 p. 100. Elles sont et restent fixes. L'on devrait donc pouvoir en faire autant pour d'autres. Le mécanisme actuel nous semble approprié, mais il faudrait veiller à prendre certaines mesures de protection.

RCI aimerait pouvoir planifier ses activités et gérer un service de radio international qui permette aux Canadiens à l'étranger de garder le contact avec le pays, d'une part et, d'autre part, qui fasse mieux connaître le Canada, ses produits, ses entreprises et sa culture à l'étranger. Un tel service, conformément à son mandat, appuierait les objectifs du Canada en matière de diplomatie et de commerce international.

Mr. Chairman, ladies and gentlemen members of the Senate, thank you for your attention. I am now available to answer any questions you may have.

Le vice-président: Je vous remercie, M. Hargreaves, de cet excellent exposé sur RCI. Je suis sûr que les sénateurs ont des questions à poser car c'est là un sujet qui suscite le plus grand intérêt au Sénat. Je sais que vous y avez beaucoup d'appui des deux côtés. Lorsque nous aurons entendu d'autres témoins, nous allons certainement réfléchir à ce que devrait être votre avenir.

Le sénateur MacDonald, qui est un des grands partisans de RCI, pourra commencer.

Le sénateur MacDonald: M. Hargreaves, comme l'a dit le président, c'est là un sujet fort intéressant. Je ne connais personne qui n'ait pas le sentiment que la voix du Canada a été étouffée, et qu'il faut faire quelque chose pour lui rendre sa juste place.

[Texte]

I suppose the question arises here: Is this is a quixotic kind of hearing? In the last number of years, and I am sure with this government as well, we have become used to banging our heads against one department of government, the Department of Finance. Everything ends up there. It is pretty hard to face the level gaze of the bean-counters who keep telling us that the country is broke and that there is no money.

You have made some suggestions as to what might be done in the immediate future. I have a couple of general questions just to start. Then I will turn it over to somebody else.

You referred, when you began, to the mandate. I do not think it is too long but I am going to read it. The mandate of RCI, as I understand it, approved by the CBC board of governors and directors in 1980, reads as follows.

To provide a program service designed to attract an international audience with the purpose of further developing international awareness of Canada and the Canadian identity, by distributing, through shortwave and other means, programs which reflect the realities and quality of Canadian life and culture, Canada's national interests and policies, and the spectrum of Canadian viewpoints on national and international affairs. RCI also broadcasts programs to the growing number of Canadians abroad in recognition of their need of more Canadian news and information in those areas already served under the primary objective of broadcasting before an audience...

I suppose we will put this question to Mr. McEwan later.

Can you possibly fulfil that mandate with the present resources?

Mr. Hargreaves: The key word there is how we would define "fulfil". What we try to do is provide a service as described in the spring of 1991 by the interdepartmental committee which considered RCI's future, after the CBC said it would cut it. The service which they agreed on at that point, and that was funded, was what they called the "minimum multilingual service" and one that was an irreducible minimum service. That is English and French and the five foreign languages that we retain.

As a broadcaster, I think it is insufficient. For instance, in English and French, we are obviously not on 24 hours a day, as the British and the French are. The Spanish have 24-hour-a-day service in Spanish for Spanish-speaking citizens overseas, as do the Finns, and so on.

I am not even suggesting that we go that far. It would be wonderful if we could. However, we have cut back the amount of service we give to Canadians overseas and we do a minimum in the other languages. I do not think it fulfils the mandate well enough. In the broader issue, which is not mine to speak about, the CBC has a mandate. People always argue whether it fulfils a mandate. It is the way you interpret it.

[Translation]

La question qui se pose inévitablement est celle-ci: est-ce que nous nous battons contre des moulins à vent? Au cours des dernières années, et je suis sûr que c'est le cas avec ce gouvernement aussi, nous avons pris l'habitude de nous battre contre un ministère, le ministère des Finances. Car tout aboutit là. Il est assez difficile de soutenir le regard des comptables qui nous répètent sans cesse que le pays n'a plus un sou.

Vous avez présenté certaines suggestions pour l'avenir immédiat. J'aimerais commencer par quelques questions d'ordre général, puis je céderai la parole à quelqu'un d'autre.

Au début de votre exposé, vous avez parlé de votre mandat. Il ne me paraît pas trop long; je vais donc le lire. Sauf erreur de ma part, le mandat de RCI, tel qu'il a été approuvé par le conseil des gouverneurs et le conseil d'administration de la SRC en 1980, est le suivant:

Fournir une programmation apte à attirer un auditoire international, dans le but de mieux faire connaître le Canada et l'identité canadienne à l'étranger, en diffusant, par ondes courtes et par d'autres moyens, des émissions reflétant les réalités canadiennes, la qualité de vie et la culture du pays, ses intérêts nationaux et ses politiques, et toute la gamme des opinions canadiennes sur des questions nationales et internationales. RCI diffuse également des émissions destinées à un nombre croissant de Canadiens vivant à l'étranger, reconnaissant que ceux-ci ont besoin d'informations et de nouvelles canadiennes dans ces domaines déjà mentionnés au titre de l'objectif principal qui est de diffuser à l'intention d'un auditoire ...

Je poserai sans doute la même question à M. McEwan plus tard.

Vous est-il possible, avec vos ressources actuelles, de vous acquitter de ce mandat?

M. Hargreaves: Il faut voir ce que l'on entend par «s'acquitter». Nous essayons de donner un service qui a été défini au printemps de 1991 par le comité interministériel qui s'est penché sur l'avenir de RCI, après que la SRC avait décidé d'interrompre le financement. Le service dont il avait été convenu à l'époque, et qui a été financé, avait été défini comme «un service multilingue minimum» et qui constituerait un strict minimum. Il est donc fourni en anglais et en français et dans les cinq langues étrangères que nous avons conservées.

En tant que radiodiffuseur, j'estime que c'est insuffisant. Par exemple, en anglais et en français, il est bien évident que nous ne diffusons pas 24 heures par jour comme le font les Britanniques et les Français. Les Espagnols ont un service en espagnol pour les citoyens hispanophones à l'étranger 24 heures par jour, comme c'est le cas aussi des Finnois, et d'autres encore.

Je ne proposerais même pas d'aller si loin. Ce serait merveilleux si c'était possible. Toutefois, nous avons déjà diminué le service que nous offrons aux Canadiens à l'étranger, et nous faisons un minimum dans les autres langues. Je ne crois pas que ce soit suffisant pour vraiment s'acquitter du mandat. Au sens plus large, dont il ne m'appartient pas de parler, il y a également le mandat de la SRC. Les gens se demandent toujours si elle

[Text]

Senator MacDonald: Yes, the term "mandate" is now the flavour of the month, particularly insofar as Canadian broadcasting is concerned. We recently passed the Broadcasting Act in 1991. It says that the CBC shall, within the conditions of any licence or licences issued to it by the CRTC and subject to any applicable regulations of the commission, provide an international service in accordance with such directions as the Governor in Council may issue.

Do you accept the fact that there is no reason to knock that clause off? Do you think that section of the Broadcasting Act, 46(2) is being followed?

Mr. Hargreaves: We are an integral part of the CBC. We are providing an international service, perhaps not as large as some would like, but in that sense, we are fulfilling the directive. I think we are fulfilling it. I would like us to fulfil it in a broader and better way.

If the present trend continues and the 15 per cent this year is followed by 20 per cent next year, we obviously will not be fulfilling it. If it is 25 per cent the year after, we will probably be out of business.

It is a matter of making a choice. The government has to choose whether it wants to continue the service or not. If it does wish to continue the service, it has to be funded at a minimum level, which is what it was in 1991.

Senator MacDonald: I was hoping that the committee would follow some *modus operandi* such as what it was, what happened, what it is, and what it should be. The hope was that by going in without recrimination, by going back and finding out how this happened, we could eventually have a hearing that would be more jubilant than this one.

Mr. Hargreaves: We have not currently ignored our situation, sombre as it is. At the moment we receive our money through a Vote of the Foreign Affairs department. RCI and CBC have been in contact with the appropriate ministers.

I might add that both the Minister of International Trade and the Minister of Foreign Affairs have visited RCI since the government took power last October. The old hands tell me it is the first time in 49 years that a minister of the Crown ever stepped inside RCI. For that we are grateful, and I think it indicates their interest. I think it is fair to say that they are supportive of RCI. What they are willing to do beyond that and what the government and cabinet would do, I do not know. All I can say is that my reading was that they are aware of the problem, they share some of the concerns, and they are supportive of RCI. Where it goes from there, obviously we will see.

Senator MacDonald: I will have more questions later, Mr. Chairman.

[Traduction]

remplit ou non son mandat. Ça dépend de l'interprétation qu'on en fait.

Le sénateur MacDonald: Oui, c'est à la mode de parler de «mandat», surtout en ce qui concerne la radiodiffusion canadienne. En 1991, nous avons adopté la Loi sur la radiodiffusion, dans laquelle il est dit que la SRC devra, aux termes des conditions de la ou des licences que lui délivrera le CRTC, et sous réserve de tout règlement applicable, fournir un service international conforme aux directives que pourra émettre le gouverneur en conseil.

Pensez-vous qu'il n'y a aucune raison de rayer cet article? Pensez-vous que le paragraphe 46(2) de la Loi sur la radiodiffusion est respecté?

M. Hargreaves: Nous faisons partie intégrante de la SRC. Nous fournissons un service international, peut-être moins important que le souhaiteraient certains, mais en ce sens, nous nous acquittons de cette responsabilité. Je crois que nous le faisons. Je souhaiterais que nous puissions le faire encore mieux.

Si la tendance actuelle se maintient, et qu'après les 15 p. 100 de cette année, on nous impose une compression de 20 p. 100 l'an prochain, il est bien évident que ce ne sera plus possible. Et si l'année d'après c'est encore 25 p. 100 de plus, nous aurons probablement cessé d'exister.

C'est une question de choix. Le gouvernement doit décider s'il veut ou non maintenir le service. S'il répond par l'affirmative, il faut qu'il prévoit un financement minimum, c'est-à-dire au niveau de 1991.

Le sénateur MacDonald: J'espérais que le comité adopterait une sorte de *modus operandi*, pour voir comment cela fonctionnait, ce qui s'est passé, comment cela fonctionne actuellement et ce que ça devrait être. J'espérais qu'en abordant le sujet sans esprit de récrimination, en essayant de voir comment tout cela est arrivé, nous pourrions faire régner un esprit plus positif.

M. Hargreaves: Devant une situation aussi sombre, nous ne sommes pas restés les bras ballants. Nous recevons actuellement notre budget par un crédit dans le cadre du budget du ministère des Affaires étrangères. RCI et la SRC ont communiqué avec les ministres concernés.

Je dois ajouter que tant le ministre du Commerce international que le ministre des Affaires extérieures ont rendu visite à RCI depuis l'arrivée au pouvoir, en octobre dernier, du nouveau gouvernement. Les anciens me disent que c'est la première fois en 49 ans qu'un ministre de la Couronne met les pieds à RCI. Nous leur en sommes reconnaissants, et je crois que c'est une preuve de l'intérêt qu'ils nous manifestent. Je crois que l'on peut dire que les ministres appuient RCI. Quant à savoir ce qu'ils sont prêts à faire de concret, et ce que le gouvernement et le Cabinet seraient disposés à faire, c'est autre chose. Tout ce que je peux dire, c'est qu'à mon avis ils sont conscients du problème, qu'ils comprennent nos préoccupations et les partagent, et qu'ils appuient RCI. Après, nous verrons ce que cela donnera.

Le sénateur MacDonald: Monsieur le président, j'aurai d'autres questions plus tard.

[Texte]

Senator Spivak: I see what your mandate is. However, given the importance of trade and the emphasis placed on trade, and the fact that Canada is a trading nation, can you see some strategic manoeuvre to build on that capacity without compromising your mandate? It seems to me so self-evident that a country like Canada would want to maintain that voice. Everything seems to have to be justified strictly on business terms. Is there some way of enhancing or justifying that particular capacity to help a trading nation such as ours?

Mr. Hargreaves: Two or three things come to mind. Within the small structure that we are currently, we are doing the best we can. We have some innovative ideas. We mentioned these business programs that the Chinese run in Mandarin in three cities and in Cantonese in Guangzhou, which is adjacent to Hong Kong. That is heard throughout the entire Pearl River Delta area. It is on the air Saturday morning at 8 o'clock, which is a very good time.

In addition, I went on a bit about our language lessons. I think one of the great difficulties — this is not just my idea, but the people at External Affairs and Trade will tell you the same — is raising the profile and knowledge of Canada as a country capable of supplying a variety of sophisticated technological and other needs, in addition to being a raw material exporter. I think we are doing that, if you will, perhaps not subliminally but subtly, within the context of the language lessons because we are talking about Canadian industry and so on.

Within the context of the pop music, I have tapes of our program from Guangzhou where Leonard Cohen is singing on the Guangzhou radio station. Frankly, with all due respect to his recording company and everybody else in the business, I don't think he'd ever be on the Guangzhou station unless we sent it and gave them the background material to play it. Again, this raises knowledge of Canada.

There is the series of programs we are putting together in cooperation with the Foreign Affairs department on democracy, entrepreneurship and the environment. Some of our Russian-speaking correspondents produced those programs here and in Russia. They are done at a basic level, but they also increase the general knowledge of Russians on small business, how to start a small or medium-sized business, and what does business mean.

Within those programs and those lessons being given, there are Canadian businessmen being interviewed in Russian or in English with a translation about the businesses they have and about their activity in Russia. Again, we are putting forward the fact that our people are active, that there are Canadian businessmen overseas, and so on.

[Translation]

Le sénateur Spivak: Je comprends quel est votre mandat, mais compte tenu de l'importance du commerce et de la place qu'on lui accorde, compte tenu également du fait que le Canada est une nation commerçante, pensez-vous que certaines manoeuvres stratégiques vous permettraient d'en tirer profit sans pour autant mettre en danger votre mandat? Il me paraît absolument évident qu'un pays comme le Canada a tout intérêt à maintenir cette voix. Il semble qu'actuellement on doive tout justifier en termes commerciaux. Y aurait-il moyen de mettre en valeur cette capacité particulière à promouvoir une nation commerçante comme la nôtre?

M. Hargreaves: Deux ou trois choses me viennent à l'esprit. Nous faisons de notre mieux compte tenu de la modestie de nos moyens. Nous avons des idées novatrices. Nous avons parlé de ces émissions commerciales que les Chinois diffusent en mandarin dans trois villes et en cantonnais à Guangzhou, ville voisine de Hongkong. Ces émissions sont entendues dans toute la région du Delta de la rivière des Perles. Elles sont diffusées le samedi matin à 8 h, ce qui est une excellente heure d'écoute.

En outre, j'ai parlé assez longuement des cours de langue. Nous avons beaucoup de difficultés — et ce n'est pas seulement mon idée personnelle, mais c'est ce que disent également les gens des Affaires étrangères et du Commerce international — à rehausser l'image du Canada et à nous faire connaître comme un pays en mesure de fournir des technologies de pointe et de répondre à d'autres besoins complexes, et pas seulement comme un pays exportateur de matières premières. C'est ce que nous faisons, je pense, peut-être pas de manière subliminale, mais subtilement, avec nos cours de langue, puisqu'il y est question des industries canadiennes, par exemple.

En ce qui concerne la musique populaire, j'ai des cassettes qui ont été diffusées à partir de Guangzhou, grâce auxquelles on peut entendre Leonard Cohen sur une station de radio de cette ville. Soyons francs, sans vouloir manquer de respect à sa maison de disques et à tous les autres intervenants dans ce secteur, je doute fort qu'on entendrait Leonard Cohen sur une station de Guangzhou si ce n'était de la cassette et du matériel d'information que nous avons envoyés. Encore une fois, cela fait mieux connaître le Canada.

En collaboration avec le ministère des Affaires extérieures, nous sommes en train de préparer une série d'émissions sur la démocratie, l'esprit d'entreprise et les questions environnementales. Ce sont des émissions qui sont produites ici et en Russie. Certains de nos correspondants russophones se sont rendus en Russie. Ce sont des documentaires assez élémentaires, mais qui permettent d'informer les Russes sur la petite entreprise, comment lancer une petite ou une moyenne entreprise, et ce qu'on entend par «affaires».

Dans le contexte de ces émissions ou de ces cours, des gens d'affaires canadiens sont interrogés en russe, ou en anglais avec traduction, sur leurs entreprises et leurs activités en Russie. Là encore, nous montrons que les Canadiens sont des gens actifs, qu'il y a des gens d'affaires canadiens à l'étranger, et cetera.

[Text]

I would be the first to say we are not doing as much as we would like, for instance, in English and French languages. Before the cuts in 1990, when we broadcast an English language program to Africa, it would be designed specifically for an African audience, and the items would be of relevance to them. There may be items that would be relevant to others as well. South America was targeted. Asia was targeted. Now when we broadcast in English, what you hear in Africa is what you hear in South America and in Asia.

That is far from perfect, because it means we have to dilute it. If we decide, for instance, in the French language, that Haiti is a very important story for Haitians and others in the Caribbean to know about through our French language service, which we do from time to time, we also have to remember in the back of our mind that we are broadcasting this to Africa too. There may be some interest, but is the level that high, and are we perhaps losing some audience as we are doing it. That is the dilemma we are in. If we could program those separately, which costs money and staff, you could target with specific material.

Perhaps my program director, Mr. Familiant, could just briefly tell about the programs that are dedicated to trade.

Mr. Allan Familiant, Program Director, Radio Canada International: First of all, I think you'll be getting a sampling. We have picked a five-day period in all our languages, and you will see a very heavy emphasis on trade in all languages. I think it is just the nature of Canada being interested in trade and our journalistic staff doing it. You will see items within our programming that relate to day-to-day trade. We are preparing a whole series for the Governor General's visit to China and Japan with a heavy emphasis on trade. In addition, there are several weekend programs that concentrate strictly on Canadian inventions, such as Innovation Canada in French, Canadian trade, Canadian technology, and the newest in Canadian inventions. Despite the lack of budget, the emphasis is there.

Mr. Hargreaves: Some time ago we received from International Trade a list of all their innovative Canadian companies, what they were producing and where they were selling, so we could follow up and do stories where we thought appropriate for those areas of the world; that we thought would be of particular interest and usefulness.

Senator Spivak: How do you think the Senate could help you? What would be the best thing we could do?

Mr. Hargreaves: If senators indicated that there was a political will and belief here that Radio Canada International was an important, necessary part of the Canadian fabric and should be funded at an appropriate level to fulfil its mandate, and if they

[Traduction]

Je serais le premier à dire que nous n'en faisons pas autant que nous le souhaiterions en anglais et en français, par exemple. Avant les compressions de 1990, lorsque nous diffusons une émission en anglais en Afrique, elle visait spécifiquement un auditoire africain, et présentait des sujets qui pouvaient les intéresser. Certains pouvaient intéresser d'autres auditoires également. Nous avons ciblé l'Amérique du Sud. L'Asie aussi. Maintenant, quand nous diffusons des émissions en anglais, ce sont les mêmes pour l'Afrique, l'Amérique du Sud et l'Asie.

C'est loin d'être idéal, parce que cela oblige à diluer le contenu. Si, par exemple, dans notre service en français, nous estimons qu'il est très important que les Haïtiens et autres Antillais soient informés sur la situation en Haïti par notre service en français — ce qui arrive à l'occasion — nous ne pouvons pas nous permettre d'oublier que cette même émission sera diffusée aussi en Afrique. Elle peut intéresser les auditeurs là-bas aussi, mais probablement pas dans la même mesure, et nous risquons ainsi de les perdre. Voilà le genre de dilemme que nous rencontrons. Si nous pouvions faire des émissions distinctes, nous pourrions cibler plus spécifiquement nos auditoires, mais pour cela il faut avoir de l'argent et des employés.

Notre directeur de la programmation, M. Familiant, pourrait peut-être brièvement vous parler des émissions consacrées au commerce.

M. Allan Familiant, directeur de la programmation, Radio-Canada International: Tout d'abord, vous devriez, me semble-t-il, recevoir un échantillon. Nous avons choisi des extraits sur une période de cinq jours, dans toutes nos langues de diffusion, et vous pourrez constater qu'on y fait une très large place aux questions commerciales. Cela fait partie, à mon avis, du caractère canadien, et c'est pourquoi nos journalistes s'intéressent beaucoup au commerce. Vous trouverez dans nos émissions des reportages concernant les échanges internationaux. Nous sommes en train de préparer toute une série d'émissions sur la visite du gouverneur général en Chine et au Japon, en mettant encore une fois l'accent sur les échanges commerciaux. De plus, pendant les fins de semaine, un certain nombre d'émissions sont exclusivement consacrées aux inventions canadiennes, telles Innovation Canada, en français, au commerce international du Canada, à la technologie, et aux inventions canadiennes les plus récentes. Malgré le manque de fonds, nous insistons beaucoup sur cet aspect.

M. Hargreaves: Il y a quelque temps, nous avons reçu du ministère du Commerce international, une liste de toutes les entreprises canadiennes novatrices, avec des précisions sur ce qu'elles produisent et où elles vendent, afin que nous puissions préparer des reportages destinés à ces régions du monde, si nous le jugeons bon; nous avons pensé que ça pouvait être particulièrement intéressant et utile.

Le sénateur Spivak: Que pourrait faire le Sénat pour vous aider? Que pourrions-nous faire de plus?

M. Hargreaves: Si les sénateurs faisaient savoir qu'ils sont convaincus de l'importance de Radio-Canada International, qu'ils considèrent celle-ci comme une composante essentielle de la société canadienne qui mérite d'être financée de façon à pouvoir

[Texte]

said that strongly, it would have some influence on members of your caucus who you meet with tomorrow morning and who have their hands closer to the levers and the cash drawer than you do. Something like that would be helpful. It would be noted.

Senator Spivak: Thank you.

Le sénateur Roberge: Je vais poser ma question en français.

Étant donné l'énorme déficit accumulé du Canada, il me semble peu probable que la population en général croit en Radio-Canada International ou même en l'augmentation du budget. Est-ce que vous avez une façon de stimuler la connaissance et la compréhension que les Canadiens en général ont face à l'existence et au bienfait de Radio-Canada International?

Ma deuxième question est la suivante. Est-ce que vous avez déjà examiné la possibilité d'avoir de la publicité payée pour aider à combler le manque à gagner de Radio-Canada International?

Mr. Hargreaves: Thank you, senator. To address the first question, I think that if we have been derelict in our duties, it is that we have not told our story enough, particularly inside this country. Those who travel and who carry one of these and who listen, already know. Probably not many people know what we showed you on the maps about what we are doing overseas.

Incidentally, in the language lesson department, what we have are English lessons in many countries in the world. We also ask if people want French lessons. There has been a very low level of interest, but I could say today that we have currently — I do not have the money to produce them at the moment, but I would hope something could be worked out. Russia, Yakutsk and Kazakhstan, in Armenia, Lithuania and Latvia have indicated that they would like French language lessons as well. That will be high on our agenda; if there is some way we can achieve that.

In order to make RCI known to Canadians, one thing we do is that when you receive a new passport, — nearly two million are issued a year — you get a booklet which gives you the addresses of all the Canadian embassies and an abbreviated RCI schedule. That stimulates some interest.

Above and beyond that, we haven't done as much as we should. I would say by way of explanation, not by way of excuse, the entire administrative staff of RCI is made up of six people. If there is any publicity given out, I write it or my director of operations writes it while he's not running the place. That is one of the reasons. We would like to get more information out there. Perhaps this hearing will stimulate public interest.

Insofar as advertising on the air, there are two or three issues contained there. One is the feasibility of it. The only other people I know who have suggested they were interested in advertising on shortwave was Radio Moscow after the Gorbachev era. They

[Translation]

s'acquitter de son mandat, et si les sénateurs le disaient avec force, cela pourrait influencer les membres de votre caucus que vous rencontrerez demain matin et qui ont plus facilement accès que vous au tiroir-caisse. Cela nous serait utile. On en tiendrait compte.

Le sénateur Spivak: Merci.

Senator Roberge: I would like to ask my question in French.

Given the tremendous deficit Canada is now saddled with, I imagine most Canadians probably do not believe Radio Canada International plays an important role or that it deserves a budget increase. Have you thought about ways of improving Canadians' knowledge and understanding of the very useful role Radio Canada International plays throughout the world?

My second question is this: Have you ever considered using paid advertising as a means of covering part of Radio Canada International's revenue shortfall?

M. Hargreaves: Je vous remercie, sénateur. Pour répondre à votre première question, il me semble que si nous avons manqué à notre devoir, c'est en n'ayant pas suffisamment raconté notre histoire, surtout sur la scène nationale. Ceux qui voyagent et qui portent avec eux un de ces postes, qui l'écoutent, sont déjà au courant. Probablement peu de gens connaissent nos activités outre-mer telles que nous vous les avons indiquées sur les cartes.

Soit dit en passant, en ce qui concerne les cours de langue, nous offrons des cours d'anglais dans de nombreux pays. Nous demandons également aux gens s'ils veulent des cours de français. La demande est faible, mais nous avons reçu des demandes — nous n'avons pas les moyens actuellement de produire ces cours, mais j'espère qu'on pourra trouver une solution — provenant de Russie, du Yakutsk et du Kazakhstan, de l'Arménie, de la Lettonie et de la Lituanie. Si nous trouvons un moyen, ce serait une de nos priorités.

Pour ce qui est de faire connaître RCI aux Canadiens, lorsque vous recevez un nouveau passeport — on en émet environ deux millions par an — on vous remet en même temps un livret dans lequel figurent les adresses de toutes les ambassades canadiennes et un horaire abrégé des émissions de RCI. Cela suscite un certain intérêt.

Mais à part cela, nous n'avons pas fait assez. Il faut dire toutefois, à titre d'explication et non d'excuse, que le personnel administratif de RCI est composé en tout et pour tout de six personnes. Le peu de publicité qui sort, c'est moi qui le rédige, ou mon directeur des opérations, pendant qu'il n'est pas occupé à faire marcher la boîte. C'est une des raisons qui explique notre peu d'activité sur ce plan. Nous aimerions nous faire mieux connaître. Peut-être cette audience contribuera-t-elle à stimuler l'intérêt public.

En ce qui concerne la publicité sur les ondes, cela pose deux ou trois problèmes. Premièrement, il y a une question de faisabilité. À ma connaissance, seule Radio Moscou, à la fin de l'ère Gorbatchev, s'est dit intéressée à faire de la publicité sur les ondes

[Text]

were saying to everybody they were willing to accept advertising. Nothing happened. Nobody was interested.

I think part of the problem with them and with others is that you reach such a large and diverse audience. I am not an advertising expert, but unless it was an institutional type of advertising, you are not targeting in the way most advertisers would like to. There is the additional consideration as to whether CBC would consider it appropriate for us to have advertising.

Having said that, you know, if somebody wants to give us money, we are always open to take it.

Even in the best-case scenario of how much money we might get from advertising, presuming we were allowed to carry it, we would not expect more than a \$100,000 a year. It would come nowhere near to what is needed, but would be helpful. It would be icing on the cake. We would like to have the cake first and then have the icing. If this committee or the government said advertising money will help sustain us, well, then we would again be away from stable multi-year funding because we would be dependent in part on the vagaries of the market. We are not against considering the advertising option, but certain questions must be asked. Would this option be appropriate from the point of view of the CBC? How much effort and work would go into advertising compared to the results? Would it hurt or lead people away from appropriate funding?

Senator Roberge: In the second scenario, would it be possible, through market research, to determine if there is a potential for advertising revenue?

Mr. Hargreaves: That is always a possibility. At the moment, given our situation, I have to take steps internally — I am not saying I am against taking them, but you can understand why it would not be a first priority — to have the CBC decide whether that is appropriate, then somehow fund that study and get the results, which would take a few months. We are not against that option; we will consider anything that is appropriate.

Senator Roberge: The pamphlet you showed us, is it distributed in all Canadian embassies?

Mr. Hargreaves: Yes, it is. We send out how many?

Mr. Familant: About 150,000 around the world.

Senator Roberge: The problem is that when you go into the Canadian embassies, you are not given the pamphlet. Is there a way to ensure it is properly distributed?

Mr. Hargreaves: We distribute as many copies as we think are appropriate. If more visitors request copies, which is good for us, that is great; if the embassies run out, that is bad for us. It is difficult to gauge.

[Traduction]

courtes. Radio Moscou faisait savoir à tout le monde qu'elle était prête à accepter de la publicité. Il ne s'est rien passé. Personne n'était intéressé.

Le problème avec cette station-là, comme avec les autres, c'est que l'auditoire est trop vaste et divers. Je ne suis pas expert en publicité, mais il me semble qu'à moins de faire une publicité de type institutionnel, il ne serait pas possible d'assurer le ciblage que recherche les publicitaires. Et puis il faut voir si la SRC jugerait que nous pouvons accepter de la publicité.

Cela dit, si quelqu'un veut nous donner de l'argent, nous sommes toujours prêts à le prendre.

Même dans le meilleur des cas, en supposant que nous soyons autorisés à diffuser des publicités, cela ne rapporterait sans doute pas plus de 100 000 dollars par an. C'est très loin de suffire, mais ce serait utile. Ça mettrait du beurre dans les épinards. Bien sûr, nous aimerions d'abord avoir les épinards. Si ce comité, ou le gouvernement, décidait qu'une partie de nos fonds pourrait venir de la publicité, cela voudrait dire encore une fois que nous n'aurions pas de financement pluriannuel stable puisque nous serions, dans une certaine mesure, tributaires des aléas du marché. Nous ne sommes pas contre l'idée de la publicité, mais il faut d'abord répondre à certaines questions. Cette option serait-elle acceptable pour la SRC? Combien d'effort et de travail faudrait-il y consacrer, et pour quels résultats? Aurait-elle un effet négatif ou risquerait-elle de détourner l'attention d'un mode de financement approprié?

Le sénateur Roberge: Dans l'hypothèse du deuxième scénario, serait-il possible, grâce à des recherches de marché, de voir quel serait le potentiel de recettes publicitaires?

M. Hargreaves: C'est toujours une possibilité. Actuellement, dans notre situation, il faudrait que je voie à l'interne — je ne veux pas dire par là que j'y sois opposé, mais vous comprenez sans doute pourquoi ce ne serait pas ma première priorité — pour savoir si la SRC considérerait que c'est approprié; ensuite, il faudrait trouver les fonds pour financer une étude et en attendre les résultats, ce qui demanderait quelques mois. Nous ne sommes pas contre cette possibilité; nous sommes prêts à envisager tout ce qui est approprié.

Le sénateur Roberge: Cette brochure que vous nous avez montrée, est-elle distribuée dans toutes les ambassades du Canada?

M. Hargreaves: Oui. Combien en distribuons-nous?

M. Familant: Dans le monde entier, environ 150 000.

Le sénateur Roberge: Malheureusement, quand on va dans une ambassade canadienne, on ne la reçoit pas. Y aurait-il moyen de s'assurer qu'elle soit bien distribuée?

M. Hargreaves: Nous distribuons le nombre de copies qui nous semble justifié. Si on nous en demande davantage, c'est tant mieux pour nous. Si les ambassades en manquent, c'est mauvais. C'est difficile de juger.

[Texte]

Senator Roberge: How can you stimulate individuals working in embassies to give the pamphlet to Canadians? I have been to many embassies and have never been offered the pamphlet.

Mr. Hargreaves: It depends on the operation of each embassy and how enthusiastic they are. We will once again suggest to Foreign Affairs that they give the pamphlet a high profile. In many embassies, it is on the front desk when you walk in; in some embassies, it is not.

Senator Spivak: My question relates to the notion of specializing and whether you have contemplated more specialization. You said you have very few employees, but apparently you are more cost-effective and efficient than other international broadcasters, who are not even close. Perhaps that is an advantage, to be lean and mean.

We visited China some years ago. When we ran into someone on the street who spoke English and asked them how they learned their English, they would indicate they were self-taught. Therefore, the service you offer represents an important function when you look at the population of China. Rather than attempting to cover the entire spectrum, would it be more important for you to concentrate on the Far East or the Pacific Rim?

Mr. Hargreaves: As I said, with respect to the languages of broadcast and the geographic areas of the world we cover, this is the only part of our operation where we take outside advice. We take that from the Department of Foreign Affairs. We consult every two or three years. We have not consulted lately because it would be a moot point. We are cut down and this is all we can do. All we would be consulting with them about in the immediate future, if nothing changes, is which language or geographic area should we drop.

Having said that, we broadcast, for example, in Russian and Ukrainian for trade, historic and cultural ties. We broadcast to the Chinese because, if not now, it will become the world's largest market. The Chinese have a great interest in Canada. We have language lessons on 14 or 15 stations, and we also broadcast on shortwave in Chinese. On the shortwave programs, we tell them that if they want to listen to language lessons, they will be on the local station as well. On the local station, we tell them to listen to shortwave. We cross-promote.

This year we will have a new series of Chinese-English language lessons which will be broadcast to many more than 15 cities in China. These lessons feature a Canadian, Mark Rowswell. He is in our embassy in China and speaks fluent Mandarin; he is a Mandarin comedian. He has been on Chinese television and is known throughout the country as *Dashan* the comedian. The equivalent would be learning English with Bill Cosby. Everybody knows *Dashan*. That will promote our service.

[Translation]

Le sénateur Roberge: Comment pouvez-vous inciter les employés des ambassades à la remettre aux Canadiens? Je suis souvent allé dans des ambassades et on ne me l'a jamais offerte.

M. Hargreaves: Tout dépend de l'ambassade et de son niveau d'enthousiasme. Nous suggérerons encore une fois aux responsables des Affaires étrangères de mettre la brochure bien en vue. Dans beaucoup d'ambassades, elle est placée à la réception; ce n'est pas le cas partout.

Le sénateur Spivak: Ma question concerne la spécialisation. J'aimerais savoir si vous avez envisagé une plus grande spécialisation. Vous dites que vous avez très peu d'employés, mais vous semblez être beaucoup plus efficaces et rentables que les autres radiodiffuseurs internationaux, qui sont loin d'obtenir vos résultats. C'est peut-être un avantage que d'être au régime strict.

Il y a quelques années, nous sommes allés en Chine. Lorsque, dans la rue, nous rencontrions des gens qui parlaient anglais et que nous leur demandions comment ils l'avaient appris, ils nous disaient qu'ils l'avaient appris par eux-mêmes. Cela montre que le service que vous offrez est important pour la population chinoise, par exemple. Plutôt que d'essayer d'être partout, ne devriez-vous pas plutôt vous concentrer sur l'Extrême-Orient ou les pays côtiers du Pacifique?

M. Hargreaves: Comme je l'ai dit, les langues et les zones géographiques de diffusion sont les seuls aspects de nos opérations pour lesquels nous consultons à l'extérieur. Nous les établissons en consultation — environ tous les deux ou trois ans — avec le ministère des Affaires étrangères. Il n'y a pas eu de consultations récemment, parce que cela n'apporterait pas grand-chose. Avec les réductions que nous avons subies, nous ne pouvons pas faire plus. Si la situation se maintient, nous devrons très prochainement les consulter pour savoir quelle langue ou quelle région géographique nous devons abandonner.

Cela dit, nous diffusons, par exemple, en russe et en ukrainien pour maintenir les liens commerciaux, historiques et culturels. Nous diffusons en chinois parce que la Chine sera un jour le plus grand marché du monde. Le Canada intéresse beaucoup les Chinois. Nous diffusons des cours de langue sur 14 ou 15 stations, et nous diffusons également en ondes courtes en chinois. Sur les ondes courtes, nous informons nos auditeurs que s'ils souhaitent suivre les cours de langue, ils peuvent les capter également sur les stations locales. Pendant nos émissions sur la station locale, nous les invitons à écouter les ondes courtes. Nous faisons de la promotion dans les deux sens.

Cette année, nous aurons une nouvelle série de leçons d'anglais, présentées en chinois, qui sera diffusée dans plus de 15 villes en Chine. Ces leçons seront présentées par un Canadien, Mark Rowswell. Il travaille à notre ambassade en Chine et parle couramment le mandarin; c'est un comique qui fait ses sketches en mandarin. Il a déjà fait des émissions à la télévision chinoise et est connu dans tout le pays sous le nom de *Dashan* le comique. L'équivalent ici serait d'apprendre l'anglais avec Bill Cosby. Tout le monde connaît *Dashan*. C'est une initiative qui va nous permettre de mieux faire connaître notre service.

[Text]

Insofar as cutting back on regions, we currently have five foreign languages. We attempt to broadcast English and French in most regions where we think there is an interest and where there may be Canadians overseas who want to listen and keep in touch. The broadcast of other foreign languages is decided upon a priority basis by RCI and External Affairs.

Implicit in your question is the notion that if we had more money and we were doing more, would we add another language or would we say "Can we offer more hours in Chinese?" That would be a matter for discussion with Foreign Affairs. We have some ideas in that respect, and I am sure they do as well.

Senator Johnson: How does the organization work, funding in one department and the CBC running your programming? You are obviously in cooperation with them. What is your focus in terms of the future and your funding for the next year? Is anything in place in terms of your programming, your objectives, and your funding?

Mr. Hargreaves: How does it work? The cheque goes from External Affairs to CBC. They put it in the bank. We draw on it and account for our money. The CBC vice-president of audit checks our books. There is a provision for the Auditor General to check the books. A financial report and an audit goes to the Department of Foreign Affairs each year to show them how the money is being spent. A report goes to the minister as well.

With respect to how we plan for next year, well, we do not.

Senator Johnson: There does not seem to be a budget for next year or any funding for next year, according to my briefing notes.

Mr. Hargreaves: There is funding, but it will be —

Senator Johnson: To what level is it being funded?

Mr. Hargreaves: Next year our funding will be down to \$14,796,000 as opposed to what had been intended in 1991, which would have been about \$18.5 million. Our funding is down over \$3.5 million. That includes \$2.5 million for a new transmitter each year, to which we are committed. This impacts heavily on us, because with respect to capital moneys, we cannot say that we will pay less for the transmitter or tell the supplier not to send it now that we have ordered it. We are locked in.

[Traduction]

En ce qui concerne la réduction des activités dans les différentes régions, nous travaillons actuellement dans cinq langues étrangères. Nous essayons de diffuser en anglais et en français dans la plupart des régions à l'étranger où l'intérêt des auditeurs nous semble suffisamment vif et où il peut y avoir des Canadiens qui souhaitent écouter nos émissions pour se tenir au courant de la situation au Canada. La diffusion de nos émissions dans d'autres langues étrangères est déterminée selon les priorités fixées par RCI et le ministère des Affaires étrangères.

Votre question sous-entend que si nous disposions d'un financement plus généreux et pouvions élargir notre programme d'activités, nous aurions peut-être à choisir entre la possibilité de diffuser dans une autre langue étrangère ou d'offrir plus d'heures d'émissions en chinois. Eh bien, ce genre de décision serait nécessairement précédé d'une discussion avec les représentants des Affaires étrangères. Nous avons certaines idées à ce sujet, et je suis convaincu qu'ils en ont aussi.

Le sénateur Johnson: Et comment votre organisme fonctionne-t-il, puisque vous obtenez votre financement d'un ministère alors que Radio-Canada dirige votre programmation? Vous devez collaborer assez étroitement avec les deux. Et quels objectifs vous êtes-vous fixés en ce qui concerne vos activités futures et votre financement au cours de la prochaine année? Avez-vous déjà élaboré des projets précis en matière de programmation, d'objectifs et de financement?

M. Hargreaves: Vous me demandez comment le système fonctionne. Eh bien, le chèque est émis par le ministère des Affaires étrangères, qui le transmet à la SRC. Une fois que Radio-Canada a mis l'argent en banque, nous pouvons y accéder et devons évidemment rendre compte de l'utilisation des fonds. Le vice-président de la vérification de la SRC vérifie nos livres comptables. Le vérificateur général peut également vérifier nos livres. Des états financiers et un rapport de vérification sont présentés au ministère des Affaires étrangères chaque année pour lui permettre de savoir comment sont dépensés les fonds mis à notre disposition. Un rapport à ce sujet est également transmis au ministre.

Quand à savoir comment nous comptons planifier les activités de l'année qui vient, la réponse est simple: aucune planification n'est faite.

Le sénateur Johnson: D'après les notes d'information qu'on nous a remises, il n'est prévu ni budget, ni financement pour l'année prochaine.

M. Hargreaves: Si, un certain financement est prévu, mais...

Le sénateur Johnson: Combien allez-vous recevoir au juste?

M. Hargreaves: L'année prochaine, notre financement passera à 14 796 000 \$, comparativement à ce qui était prévu en 1991, c'est-à-dire environ 18,5 millions de dollars. Notre financement diminue donc de plus de 3,5 millions de dollars. La somme en question comprend 2,5 millions de dollars pour l'achat d'un nouvel émetteur chaque année, qui représente un engagement financier pour RCI. Ainsi cette réduction budgétaire a une incidence plus considérable sur nos opérations, surtout en ce qui concerne les fonds d'immobilisation, car nous ne pouvons pas

[Texte]

This may mean that we will have to drop some language groups and/or English and French. If it comes to that point, one presumes there would be discussions, as per the agreement with the Department of Foreign Affairs, as to which languages would be appropriate to drop or which areas of programming would be cut back. At the moment, we have cut back on transmitter time because with respect to shortwave, you broadcast to one place. You do not simply broadcast on one frequency. You broadcast on three or four or as many as you can afford. We have cut back one or two in several areas, which saves electricity. Our electrical bill is \$1 million a year.

Senator Johnson: Do you monitor your listening audience? What types of responses are you getting in terms of programming? Is that taken into account when you decide where you will cut?

Mr. Hargreaves: In 1991 we cut seven of the 14 languages. Some of the languages we cut were Czech, Slovak, Polish and Hungarian. In part, that was because of the size of the potential audience and the audience we had. Obviously, in China, if you have a small percentage, you are still doing well in numbers. In other countries, the opposite would apply.

We target the necessities given to us by the Department of Foreign Affairs. Rather than thinking we could attract lots of listeners in a certain country and therefore we should broadcast there, if the service does not serve Canada's foreign policy and trade interests, then there is little point in providing the service.

Senator Johnson: It would be a sin to have Canada any less silent than we are in terms of international radio.

Have you appeared before the Commons committee?

Mr. Hargreaves: No. We made a submission to that committee in 1992, which I quoted from. They were sympathetic.

I have a list of international radio broadcasters ranked by program hours per week. The clerk has a copy. Canada ranks 44th. We obviously rank behind Voice of America, Radio Moscow and the BBC World Service. We also rank behind Radio Korea, the Voice of Israel, the Voice of Turkey, Radio Japan, Bulgarian Radio, behind the Dutch, behind the Australians, the Swiss, the Vatican, the Spaniards, the Cubans, the Romanians, the Finns. I could go on. It is not as if we are up at the top spending a lot of money to keep something that you may say, "Well, what are other people doing?" All I can say is that other countries are doing more.

[Translation]

simplement décider de payer moins pour l'émetteur ou dire au fournisseur de ne pas nous l'envoyer alors que nous l'avons déjà commandé. Nous sommes obligés de respecter nos engagements.

Par conséquent, il va peut-être falloir éliminer certains groupes de langues, se contenter d'émettre soit en anglais, soit en français, ou les deux. Si nous en arrivons là, je présume qu'il va y avoir des discussions, conformément à l'entente conclue avec le ministère des Affaires étrangères, au sujet des langues ou des types d'émissions pouvant être éliminés ou réduits. Nous avons récemment diminué notre temps d'émetteur car en ondes courtes, on émet vers une seule région à la fois. Par contre, on ne se contente pas d'émettre sur une seule fréquence, mais plutôt sur trois ou quatre fréquences ou autant que vos moyens vous le permettent. Nous avons réduit le nombre de fréquences sur lesquelles nous émettons dans diverses régions, ce qui nous permet d'économiser de l'électricité. Notre facture d'électricité se monte à un million de dollars par année.

Le sénateur Johnson: Et faites-vous des sondages auprès de vos auditeurs? Comment réagissent-ils à votre programmation? Tenez-vous compte de leurs préférences lorsque vous décidez des réductions à faire?

M. Hargreaves: En 1991, nous avons éliminé sept sur les 14 langues dans lesquelles nous émettions. Il s'agissait entre autres du tchèque, du slovaque, du polonais et du hongrois. Notre décision était fondée en partie sur le nombre d'auditeurs qui suivaient déjà nos émissions et le nombre que nous pensions pouvoir attirer. En Chine, évidemment, même un petit pourcentage d'auditeurs est considéré comme un succès. Dans d'autres pays, c'est plutôt l'inverse.

Nous nous concentrons sur les activités considérées prioritaires par le ministère des Affaires étrangères. Au lieu de décider d'émettre vers un pays où nous croyons pouvoir attirer toutes sortes de nouveaux auditeurs, si nous constatons que le service offert ne répond pas aux objectifs du Canada sur les plans de la politique étrangère et du commerce, nous sommes bien obligés d'admettre qu'il est parfaitement inutile d'offrir nos services.

Le sénateur Johnson: Ce serait une véritable catastrophe que le Canada devienne encore moins actif qu'il ne l'est actuellement dans le domaine de la radio internationale.

Avez-vous déjà comparu devant le comité de la Chambre?

M. Hargreaves: Non. Nous avons fait un exposé devant le comité en 1992, dont j'ai cité certains extraits. Les membres du comité comprenaient notre situation.

J'ai d'ailleurs une liste de radiodiffuseurs internationaux classés en fonction du nombre d'heures de programmation par semaine. Le greffier possède une copie de la liste en question. Le Canada est au 44^e rang. Il va sans dire que nous sommes derrière les plus connus, comme *The Voice of America*, Radio Moscou et la *BBC World Service*. Mais nous sommes également derrière Radio Corée, *The Voice of Israel*, *The Voice of Turkey*, Radio Japan, la Radio bulgare, les Hollandais, les Australiens, les Suisses, le Vatican, les Espagnols, les Cubains, les Roumains et les Finlandais — et je ne les ai pas tous nommés. Nous ne sommes pas comme les organismes les plus connus qui dépensent des

[Text]

Senator MacDonald: When the cabinet gave you the money from the priorities reserve, was the "grants and contributions" category immediately applicable to you?

Mr. Hargreaves: I was not in this job at that time. I was senior advisor to the president of the CBC. I sat on the interdepartmental committee that considered the matter. There were representatives from many departments, such as National Defence, Tourism, et cetera. Everyone was very supportive of RCI, but when they were asked to get their cheque books out, they all had their cuts to consider. Mr. Clark, the Minister of Foreign Affairs at that time, made it clear that he could not fund RCI out of his Foreign Affairs budget; it would have to be extra money, which, as you said, came from the central reserve.

The "grants and contributions" category was assigned as being the simplest method of funding. One might use this analogy; apart from the fact that the man died, he was in good health. Apart from the fact that there have been cuts, as we see it, this is a fair and reasonable way of dealing with the problem.

There is accountability and the government is satisfied. We have an arm's-length relationship, and we can continue to operate as part of the CBC.

When the first 10 per cent cut was proposed, we went to the minister of the day and to others in Foreign Affairs and asked for an exemption from the 10 per cent cut. We are different than many organizations who are under "grants and contributions". There is a statutory obligation to provide a service; we have a capital budget and continuing staff.

We wrote a letter. Foreign Affairs then wrote to Treasury Board. Treasury Board said, in effect, "If you want to exempt RCI from the cut, fine, but we want the 10 per cent; take it from somewhere else." No exemption had previously been given by cabinet to RCI, as presumably is given to our U.N. contribution and things like that.

Senator MacDonald: So the only recommendation you are making to the committee is to be exempted from across-the-board "grants and contributions" cuts by establishing five-year stable financing?

Mr. Hargreaves: The appropriate level of funding is something for the government to decide. We have ideas. We can tell the minister what we can do with "X" millions of dollars

[Traduction]

sommes faramineuses pour maintenir leurs services; si c'était le cas, vous pourriez bien vous demander ce que font les autres. Tout ce que je peux vous dire, c'est que les autres en font davantage.

Le sénateur MacDonald: Et quand le Cabinet a puisé dans la réserve des priorités pour vous accorder des crédits, est-ce que cela vous a permis d'accéder à d'autres fonds par le biais de la catégorie des «subventions et contributions»?

M. Hargreaves: Je n'occupais pas mon poste actuel à l'époque. J'étais conseiller principal auprès du président de Radio-Canada. Cependant, je siégeais au comité interministériel chargé d'examiner la question. Il était composé de représentants de nombreux ministères, tels que la Défense nationale, Tourisme Canada, et cetera. Tout le monde appuyait le travail de RCI, mais lorsqu'on leur a demandé de sortir leur chéquier, ils nous ont tous dit qu'eux-mêmes allaient devoir réduire leurs dépenses. M. Clark, le ministre des Affaires étrangères à l'époque, nous a fait comprendre qu'il ne pouvait absolument pas financer RCI à partir du budget des Affaires étrangères; il faudrait trouver d'autres fonds qui, comme vous l'avez dit, ont été puisés dans la réserve centrale des priorités.

On nous a mis dans la catégorie des «subventions et contributions», car on estimait que c'était la méthode de financement la plus simple. On peut faire l'analogie que voici: à part le fait qu'elle était morte, la victime était en bonne santé. Donc, même s'il y a eu des réductions budgétaires, en ce qui nous concerne, c'est un moyen juste et raisonnable de faire face au problème.

Nous rendons compte de nos activités et le gouvernement est tout à fait satisfait. Même si nous sommes autonomes, nous continuons de faire partie de la Société Radio-Canada.

Au moment où l'on a proposé la première réduction budgétaire de 10 p. 100, nous nous sommes adressés au ministre de l'époque et à d'autres aux Affaires étrangères pour leur demander de ne pas être touchés par la réduction de 10 p. 100. Nous sommes effectivement différents de la majorité des organismes financés sous la rubrique des «subventions et contributions». La loi nous oblige, en effet, à fournir un service; ainsi nous avons un budget d'immobilisations et des employés permanents.

Nous avons donc écrit une lettre. Les responsables des Affaires étrangères ont écrit à leur tour au Conseil du Trésor qui leur a répondu ceci: «Si vous voulez que RCI soit exclue, très bien; mais nous tenons à appliquer la réduction de 10 p. 100; vous allez donc devoir les trouver ailleurs.» Aucune exemption n'avait précédemment été prévue par le Cabinet pour RCI, comme on a l'habitude de le faire, je suppose, pour nos contributions à l'ONU et d'autres activités de même nature.

Le sénateur MacDonald: Donc, votre seule recommandation au comité serait que RCI soit exclue des réductions budgétaires visant toute la catégorie des «subventions et contributions» et qu'on établisse un mécanisme de financement stable sur cinq ans?

M. Hargreaves: C'est au gouvernement de déterminer le niveau de financement approprié. Nous avons évidemment des idées à ce sujet. Nous pouvons toujours dire au ministre ce que

[Texte]

more, and we are willing to do that. They would then decide, in their wisdom, whether it is appropriate or not and if that is the right place to put the money.

We want to be in a stable condition and know what the next year or two will bring so that we can do our job. If our horizon is not big, we will live with that. Others have had to do it; we have had to do it. However, at the very least, we want to know that when we plan to build programs for next year, we will be here to produce them. Under the current situation, we do not.

The reason I suggested leaving it in "grants and contributions" is not because I am madly in love with that arrangement. It is merely the simplest method currently at our disposal, rather than setting RCI up in a separate role. Bureaucratically, that would take longer to deal with. We are happy with that arrangement from a reporting point of view, but I am not wedded to it. If senators have a better idea that would serve our purposes, I would be happy to adopt it. That is simply our view from experience.

Senator MacDonald: Have you lost any frequencies, and are you in danger of losing any?

Mr. Hargreaves: Perhaps Mr. Bouliane can address that briefly.

M. Jacques Bouliane, directeur de l'ingénierie, Radio-Canada International: La manière dont cela fonctionne pour la distribution des fréquences dans le monde de la radiodiffusion sur ondes courtes, ce n'est pas comme au Canada où le CRTC attribue les fréquences à différents usagés. Il n'y a pas d'organisme mondial qui répartit les fréquences équitablement entre les pays. Un pays conserve une fréquence parce qu'il l'utilise et dans une certaine zone de service, il va être impossible d'avoir un service pour un autre pays sur cette fréquence-là à cause de l'interférence. Alors c'est comme cela normalement qu'un pays conserve ses fréquences.

Par contre, nous sommes très chanceux à Radio-Canada International, nous faisons parti de deux groupes de coordination de fréquences: des radiodiffuseurs se rencontrent et Radio-Canada International fait partie de ces rencontres-là, quelquefois par année et par de la négociation bilatérale ou multilatérale nous sommes à même de protéger les fréquences que nous utilisons et aussi de prévenir de l'interférence additionnelle sur nos fréquences.

Nous avons présentement une entente avec nos partenaires de coordination. Normalement, nous soumettons les fréquences et cette soumission-là, dans les faits par une entente informelle, est

[Translation]

nous allons faire des «X» millions de dollars de plus qu'il va nous accorder, et nous sommes d'ailleurs tout à fait disposés à le faire. Il appartiendrait ensuite au gouvernement de décider si nos recommandations devaient ou non être retenues et s'il convient d'utiliser les crédits en question à cette fin.

Nous souhaitons stabiliser notre situation financière afin de savoir non seulement à quoi nous attendre au cours des 12 ou 24 mois qui viennent, mais aussi de mieux faire notre travail. S'il n'est pas possible d'élargir notre horizon, nous sommes tout à fait prêts à accepter cet état de choses. D'autres ont dû l'accepter, et nous, aussi. Mais nous aimerions au moins savoir, au moment de préparer de nouveaux programmes pour l'année suivante, que nous serons effectivement en mesure de les produire. Dans les circonstances actuelles, cela nous est tout à fait impossible.

Si j'ai recommandé que nos crédits continuent d'être prévus sous la rubrique des «subventions et contributions», ce n'est pas parce que cet arrangement me semble particulièrement heureux. Cependant, c'est la méthode la plus simple qu'il nous est actuellement possible d'employer pour assurer notre financement, sans que RCI soit complètement autonome. Sur le plan administratif, ce genre d'arrangement serait plus long à organiser. Du point de vue des rapports hiérarchiques, les modalités de fonctionnement actuelles me semblent tout à fait satisfaisantes, même si je ne suis pas prêt à me battre pour les conserver. Si les sénateurs ont de meilleures idées qui permettraient de répondre à nos besoins, je suis tout à fait disposé à les adopter. Notre optique à ce sujet découle de notre expérience de la formule actuelle; voilà tout.

Le sénateur MacDonald: Avez-vous perdu certaines fréquences, ou risquez-vous d'en perdre?

M. Hargreaves: M. Bouliane pourrait peut-être répondre brièvement à votre question.

Mr. Jacques Bouliane, Director of Engineering, Radio Canada International: As far as frequency distribution for shortwave broadcasting is concerned, the system generally does not operate the same way it does here in Canada, where the CRTC assigns frequencies to various users. There is no international organization responsible for ensuring an equitable distribution of frequencies among the various user countries. A country only retains a frequency if it is actually using it, and in some service areas, it may well be impossible to provide services in a given country on a particular frequency because of interference. So, that is the general process followed by countries wishing to maintain their frequencies.

At Radio Canada International, however, we are very lucky to be part of two frequency coordination groups; when these broadcaster groups get together, Radio Canada International always attends their meetings, which occur several times a year, and through this forum and both bilateral and multilateral negotiations, we are able to protect the frequencies we currently use and prevent any additional interference.

We currently have an agreement with our coordinating group partners. We ordinarily prepare a submission setting out the frequencies we require and that submission remains in force,

[Text]

valable pour une période de six mois à un an. Nous avons jusqu'à six mois à un an pour, dans les faits, démontrer que nous allons utiliser cette fréquence-là.

Monsieur Hargreaves vous a expliqué tout à l'heure que nous avons laissé tomber certaines fréquences. Nos soumissions dans ces groupes de coordination sont encore à jour et lors des prochaines rencontres nous devons décider ce que nous faisons avec ces fréquences-là, si nous les laissons tomber ou si nous les utilisons. C'est la raison du délai de six mois à un an pour conserver les fréquences qui ne sont pas utilisées.

Mr. Hargreaves: As Jacques explained, if we do not, there is always someone ready to jump in and say, "Gee, that's a good one. We have hoped for years that that would happen and we can take some."

Just briefly, when Radio Moscow cut back from its height during the Cold War, they cut back from broadcasting in 66 languages to 46, and dropped some frequencies, obviously. People were ready to grab it. The same thing would apply to us. Once they are gone, you cannot come back two years later and say, "By the way, we would like it back now." It does not work that way.

The Deputy Chairman: Thank you, honourable senators. Thank you, Mr. Hargreaves, for a very excellent briefing. Your intervention gave us a good view of what Radio Canada International does and it will whet their appetite for more study.

Mr. Hargreaves: Thank you for the opportunity, sir.

The Deputy Chairman: We will now hear the comments of the representatives from the CBC.

We have with us now Mr. Michael McEwen, Senior Vice-President of Radio Services, Canadian Broadcasting Corporation. I do not know whether he has any staff with him. If so, I will ask him to introduce them.

Mr. Michael McEwen, Senior Vice-President, Radio Services, Canadian Broadcasting Corporation: Senator, I am the staff.

The Deputy Chairman: That is a big cutback for CBC.

Mr. McEwen: There you go.

Mr. Chairman, senators, we appreciate the opportunity of appearing before you today to discuss the role and the important services offered by Radio Canada International.

My remarks are very short, since I am sure that you would like to explore the issue through questions and discussions. Terry Hargreaves has already touched on some of the comments that I had planned to make, but I believe it is important to note a couple

[Traduction]

through informal agreement, for a period of six months to a year. In other words, we generally have between six months and one year to actually demonstrate that we will be using those frequencies.

Mr. Hargreaves mentioned earlier that we had dropped certain frequencies. While our submissions to the coordinating groups I referred to earlier are still valid, at the next meeting, we will have to decide exactly what we want to do with those frequencies — whether we want to drop them completely or keep them for our own use. That is the reason why countries are given between six and twelve months to determine whether they wish to retain any frequencies they may not be using.

M. Hargreaves: Comme Jacques vous l'expliquait, si nous ne les conservons pas, il y a toujours quelqu'un qui va dire: «En voilà une bonne. On espère depuis longtemps que vous l'abandonniez pour qu'on puisse la prendre.»

Si vous me permettez de vous donner une brève explication, lorsque Radio Moscou, après avoir atteint son point culminant pendant la Guerre froide, a décidé d'émettre désormais dans seulement 46 langues, au lieu de 66, certaines fréquences ont évidemment été abandonnées. Eh bien, les gens étaient tout de suite prêts à s'en emparer. Il en serait de même pour nous. Une fois qu'elles sont parties, il n'est plus question de revenir deux ans plus tard pour leur dire que vous voulez les reprendre. Le système ne marche pas ainsi.

Le vice-président: Merci, honorables sénateurs. Merci, monsieur Hargreaves, pour cet excellente séance d'information. Vos interventions nous ont permis d'avoir une bonne idée des activités de Radio-Canada International et ce que nous avons appris aujourd'hui encouragera les sénateurs à approfondir la question.

M. Hargreaves: Merci de nous avoir donné l'occasion de vous rencontrer.

Le vice-président: Nous allons maintenant entendre les représentants de la Société Radio-Canada.

Nous sommes ravis d'accueillir M. Michael McEwen, qui est principal vice-président des Services de la radio à la Société Radio-Canada. Je ne sais pas s'il est accompagné de collaborateurs ou non. Dans l'affirmative, je vais lui demander de nous les présenter.

M. Michael McEwen, vice-président principal, Services radiophoniques, Société Radio-Canada: Sénateur, je suis mon propre collaborateur.

Le vice-président: Eh bien, Radio-Canada a dû effectivement subir des réductions importantes.

M. McEwen: Pour ne rien vous cacher.

Monsieur le président, sénateurs, nous sommes heureux de comparaître devant le comité pour discuter du rôle de Radio-Canada International et des services importants qu'il offre.

Mes commentaires seront très brefs, car je suis sûr que vous préférerez approfondir la question au moyen d'un échange touchant à divers aspects de la situation. Même si Terry Hargreaves a déjà touché à un certain nombre de questions dont je

[Texte]

of points for the record, since they do provide the framework for RCI services today.

In December 1990, the then president, Gérard Veilleux, was authorized by the CBC's board of directors to terminate the operation of RCI by April 1, 1991, except in the event that the Government of Canada indicated its intention to ensure that the service continue and assign funds for that purpose.

On December 5, 1990, the president announced, as part of addressing a \$108 million shortfall, that the CBC must terminate its financing of RCI. This was a difficult and painful decision made at a time when services were being reduced and television stations were being closed all across the country. It was believed by the CBC board that the CBC could not continue to fund and operate RCI internationally while at the same time it was closing stations in its domestic broadcast operations.

Through December 1990 to March 1991, External Affairs led an investigation into finding ways of maintaining RCI because of its importance to Canada's international image. The CBC cooperated in this investigation by producing a number of scenarios that maintained the service at various funding levels. A number of other government departments which had interests in RCI also participated in this process.

There was, as Terry indicated, genuine interest in maintaining RCI as a service, but great difficulty in getting a budgetary commitment from the various departments. In March, the Department of External Affairs reported to cabinet and on March 28 the Secretary of State for External Affairs announced that funding for RCI would be made available, and the present funding and management arrangement was put into place.

Without dwelling on and repeating much of the information that you have already received from Terry Hargreaves and his colleagues, I want to say that we believed that with a five-year commitment; funding that included operations in five foreign languages, plus English and French, and a commitment to renew the Sackville transmitters, that RCI had an opportunity to remain a viable, relevant and useful service for Canadians and Canadian interests abroad. This view has been justified with the success that RCI has enjoyed over the past couple of years. After losing almost half of its staff and seven foreign language services, it met the challenge of reorganizing itself and positioning its service and programming in the most positive and positively aggressive manner.

In the CBC's view, RCI has maximized its potential with the resources available, not only servicing Canadians abroad and traditional audiences to shortwave broadcasts but, as we have heard, by entering into agreements with foreign broadcasters that have provided access to foreign domestic transmitters for Canadian programming. RCI also continues to remain part of the international broadcast community, taking a leadership role along

[Translation]

voulais vous entretenir, il me semble important de soulever brièvement quelques points qui vous permettront de mieux situer les services actuellement offerts par RCI.

En décembre 1990, le président-directeur général de la SRC de l'époque, M. Gérard Veilleux, a reçu l'autorisation du conseil d'administration de la Société de mettre fin à l'exploitation de RCI à compter du 1^{er} avril 1991, à moins que le gouvernement du Canada ne manifeste son intention de garantir le maintien de ces services en y affectant les fonds nécessaires.

Le 5 décembre 1990, le président-directeur général annonçait que la SRC devait cesser de financer RCI pour absorber un manque à gagner de 108 millions de dollars. Cette décision était particulièrement difficile, compte tenu de la réduction des services et de la fermeture de stations de télévision dans toutes les régions du pays. Le conseil d'administration était toutefois d'avis que la SRC ne pouvait continuer de financer et d'exploiter RCI à l'échelle internationale, alors qu'elle fermait ses stations au Canada.

De décembre 1990 à mars 1991, le ministère des Affaires extérieures s'est efforcé de trouver le moyen de maintenir RCI en raison de son importance pour l'image du Canada sur la scène internationale. La SRC a participé à cette recherche en préparant plusieurs scénarios permettant de maintenir le service à divers niveaux de financement. Plusieurs autres ministères fédéraux ayant des intérêts dans RCI ont également participé à cette recherche.

Bien qu'ils aient été vraiment intéressés à maintenir le service, il était très difficile d'obtenir des engagements budgétaires des divers ministères. En mars, le ministère des Affaires extérieures a présenté un rapport au Cabinet; le 28 mars, le Secrétaire d'État aux Affaires extérieures a annoncé que le financement de RCI serait assuré et les dispositions actuelles de financement et de gestion ont été instaurées.

Sans vouloir trop m'attarder sur des points qui ont déjà été soulevés par Terry Hargreaves et ses collègues, j'ajoute qu'il nous a semblé qu'avec un engagement de cinq ans — comprenant l'exploitation dans cinq langues étrangères en plus du français et de l'anglais, et le remplacement des émetteurs de Sackville — RCI pouvait demeurer viable, pertinent et utile aux citoyens et aux intérêts canadiens à l'étranger. Le succès remporté par RCI au cours des deux dernières années vient confirmer cette opinion. Après avoir perdu près de la moitié de son personnel et sept services en langue étrangère, RCI a relevé le défi de se réorganiser et de positionner ses services et ses émissions de la façon la plus positive et dynamique possible.

Selon la SRC, RCI a maximisé son potentiel avec les ressources disponibles, non seulement en offrant ses services aux Canadiens à l'étranger et aux amateurs habituels des ondes courtes, mais en concluant des ententes avec des radiodiffuseurs étrangers qui lui ont garanti l'accès aux émetteurs d'autres pays pour transmettre la programmation canadienne. RCI continue de faire partie de la communauté internationale de la radiodiffusion, en assumant

[Text]

with the BBC, Deutsche Welle and others in finding better ways to meet their mandate, cooperate and plan for the future.

It is a credit to the staff of RCI that their reputation as international shortwave providers has been maintained by the way they dealt with and have emerged from the traumatic 1990-91 period.

Regrettably, all these very positive initiatives and accomplishments must be seen against the backdrop of continued budget reduction. When new funding was announced for RCI in 1990-91 the commitment, as you have already heard, was made in a five-year financial framework with targets laid out for each fiscal year beginning 1991-92 and running through to 1995-96. Last fiscal year there was a reduction of 10 per cent off the target and this fiscal year, there is a reduction of 15 per cent. It just gets worse for the future.

In my view, this is regrettable. It is sad and demoralizing. It was recognized in 1991 that RCI was being set up to provide core services. There were no frills and this was baseline resourcing, given the government's international interests and geographic target areas. Time, effort, care, and attention have been given to building a credible and consistently high standard service staffed by employees who believe in their mission and are committed to it. We cannot maintain the credibility, the standards and morale with yet again another budget crisis. I have made this point extremely clear to External Affairs in signing the contract for 1994-95.

It is my hope that as we embark on discussions that seek a new funding commitment for RCI, this issue will be addressed in a positive manner and the funding will be consistent with the expectations that are placed upon the service.

Thank you for your attention. As I am sure you can tell, I am enormously proud of RCI's achievements over what has to be considered an extraordinarily difficult time. I am ready to answer your questions.

The Deputy Chairman: Thank you. While RCI was before us the suggestion was made that they may get advertising funding. Would that affect the advertising budget that the CBC is getting from McDonald's, McCain's and other worldwide products which might advertise through RCI?

Mr. McEwen: No, I do not think it would affect our television advertising. The issue is two-fold. One is the opportunity for advertising overseas and what those foreign markets would bring in terms of advertising dollars. We did a study in 1990 with regard to various opportunities. Frankly, it was not very positive. As Terry indicated, there was a few hundred dollars worth of funds available, at best.

[Traduction]

notamment avec la BBC et Deutsche Welle, le rôle de chef de file pour trouver de meilleures façons de réaliser leur mandat, de collaborer et de se préparer à l'avenir.

Le personnel de RCI doit être fier de la réputation qu'il a su maintenir dans le secteur de la diffusion internationale sur ondes courtes en dépit du défi de taille qui lui a été imposé en 1990-1991.

Malheureusement, ces initiatives fort positives et ces réalisations doivent être placées dans un contexte de compressions budgétaires continues. L'engagement financier annoncé pour RCI en 1990-1991 visait une période de cinq ans, et comportait des objectifs pour chaque exercice, soit de 1991-1992 à 1995-1996 inclusivement. Au cours du dernier exercice, le financement a été réduit de 10 p. 100 par rapport à l'objectif initial. Cette réduction est passée à 15 p. 100 pour le présent exercice, et elle ne fait que s'accroître pour les exercices à venir.

À mon avis, cette situation est non seulement regrettable, mais triste et démoralisante. Il a été convenu en 1991 que RCI offrirait désormais des services essentiels. Des ressources de base ont été accordées aux services, en fonction des intérêts et des zones géographiques jugés prioritaires par le gouvernement. Beaucoup de temps, d'efforts et de soins ont été consacrés à la mise sur pied d'un service crédible assurant un service de qualité élevée et doté d'un personnel qui a sa mission à coeur. Il nous est impossible de maintenir notre crédibilité, la qualité de nos services et le moral de nos troupes s'il y a une nouvelle crise budgétaire. J'ai souligné ce point très clairement aux représentants du ministère des Affaires extérieures lors de la signature du contrat de 1994-1995.

Au moment où nous nous apprêtons à discuter d'un nouvel engagement financier pour RCI, j'espère que l'on s'efforcera de trouver une solution positive au problème que pose notre situation actuelle et que le financement qui nous sera accordé correspondra aux attentes qui existent vis-à-vis de ce service.

Je vous remercie de votre attention. Vous avez sans doute remarqué que je suis très fier des réalisations de RCI au cours de la période fort difficile que nous venons de traverser. Je suis maintenant disposé à répondre à vos questions.

Le vice-président: Merci. Pendant que nous discutons de la situation avec les représentants de RCI, quelqu'un a mentionné la possibilité que cette dernière obtienne des revenus publicitaires. Si tel était le cas, est-ce que cela influencerait sur les recettes qu'obtient actuellement la SRC grâce à la publicité faite par McDonald's, McCain's et d'autres entreprises d'envergure mondiale qui pourraient vouloir faire de la publicité sur RCI?

M. McEwen: À mon avis, cela n'influerait aucunement sur les revenus publicitaires dans le secteur de la télévision. En fait, cette question comporte deux aspects importants. D'abord, la possibilité de faire de la publicité à l'étranger et les éventuels revenus publicitaires que nous pourrions toucher dans des marchés étrangers. Nous avons mené une étude en 1990 en vue d'en savoir plus long sur les possibilités qui existaient. Pour vous dire la vérité, le bilan n'était pas très positif. Comme Terry vous l'indiquait tout à l'heure, il s'agissait de plusieurs centaines de dollars, au grand maximum.

[Texte]

You could build on that and see whether, over the years, it might turn into \$1 million or \$2 million. There is no question that that would be helpful.

The second issue we face is that the CBC's domestic radio services are non-commercial, and they are non-commercial by condition of license from the CRTC. So much of the product that RCI uses is based on our core domestic radio services. It would be a difficult policy question to say, for the CBC, that these services are non-commercial in Canada, but now we are going to make them commercial overseas. That is an issue which the board has not been seized with, but it would certainly be a consideration if we were ever to move down that road. Frankly, I would have some personal problems with the inconsistency of it.

Senator MacDonald: Terry mentioned 232 hours. How many of those are domestic programming and how many are of the *As It Happens* type?

Mr. McEwen: Terry would have to help me, but it is about 170.

Mr. Hargreaves: The total is about 112 English and 70 French, but that is including our produced programs in English and French as well.

Mr. McEwen: So take that out.

Mr. Familant: I would say approximately 25 to 30 hours a week in English and 25 to 30 hours a week in French, taken from domestic. I may be off by a few hours.

Mr. McEwen: It is not just *As It Happens* once for an hour. It is repeated throughout the schedule.

Senator MacDonald: Some could say that even though you are poverty stricken, you are running a pretty expensive rebroadcasting system.

Mr. McEwen: You have to understand that — we could give you an exact breakdown of the order of magnitude — 50 per cent of the operation is just to get the signal offshore; running those transmitters out of Sackville and manning them. Of a \$14-million budget, you are spending \$7 million just in transmission costs. Those transmissions costs, for the most part, are going to exist no matter what the size of the services. That is core. You just have to turn on the machinery. That is not well understood by people. When we were looking at the various scenarios in early 1991, people were seized with the issue because all of a sudden then you are saying, "Well now you only have \$7 million or \$8 million for your editorial product." When you start to break that down into designated foreign language services, you are producing seven hours a week, at a minimum, and sometimes more, plus the other initiatives. That \$7 million does not go very far.

[Translation]

On pourrait évidemment lancer une première initiative pour voir s'il ne serait pas possible après quelques années de réunir un million de dollars, ou peut-être même deux millions de dollars. Il ne fait aucun doute que ces revenus nous seraient grandement utiles.

Deuxièmement, les services de radiodiffusion de la SRC au Canada sont de nature non commerciale, et ce, parce que l'absence de publicité est l'une des conditions de licence imposées par le CRTC. Or, bon nombre des produits de RCI découlent justement des services de radiodiffusion de base offerts au Canada. Sur le plan de la politique, la SRC aurait sans doute du mal à prétendre que les services offerts au Canada sont de nature non commerciale, alors qu'à l'étranger, c'est la situation inverse. Le conseil d'administration n'a pas encore été saisi de la question, mais il faudrait certainement en tenir compte si nous décidions à l'avenir de prendre une telle orientation. Personnellement, je trouverais difficile d'appuyer une décision qui me semble tout à fait incohérente.

Le sénateur MacDonald: Terry a parlé tout à l'heure de 232 heures. Combien de ces heures représentent des émissions spécialement préparées pour les ondes courtes et combien sont des émissions du genre *As It Happens*?

M. McEwen: Terry va peut-être devoir m'aider avec les chiffres, mais j'ai l'impression que c'est de l'ordre de 170.

M. Hargreaves: En tout, nous diffusons 112 heures en anglais, et 70 en français, et ce chiffre comprend les émissions que nous produisons nous-mêmes en anglais et en français.

M. McEwen: Et si l'on exclut ces émissions-là?

M. Familant: Si l'on parle des émissions tirées des réseaux AM et FM, je dirais qu'il s'agit d'environ 25 ou 30 heures par semaine en anglais, et 25 ou 30 heures par semaine en français. Je peux évidemment me tromper de quelques heures.

M. McEwen: Par exemple, *As It Happens* n'est pas diffusée qu'une seule fois pendant une heure. Cette émission est reprise à divers moments au cours de la journée.

Le sénateur MacDonald: Certains diraient que même si vous êtes pauvres, vous exploitez un système de retransmission qui coûte assez cher.

M. McEwen: Il faut bien comprendre — et nous pourrions d'ailleurs vous donner une ventilation exacte de nos dépenses — que 50 p. 100 de notre budget est consacré aux opérations de diffusion proprement dite — c'est-à-dire l'exploitation et l'entretien des émetteurs situés à Sackville. Donc, sur un budget de 14 millions de dollars, les coûts de transmission représentent 7 millions de dollars. En règle générale, ces coûts de transmission sont constants, quelle que soit l'envergure des services. C'est la base même du service offert. Il faut un certain matériel pour pouvoir offrir ce service. Malheureusement, cette condition de base n'est pas bien comprise de beaucoup de gens. Lorsque nous examinons divers scénarios au début de 1991, les gens ont commencé à s'intéresser beaucoup plus à la question parce que tout d'un coup, on s'est retrouvé avec un budget de 7 ou de 8 millions de dollars pour produire nos émissions. Et quand il s'agit de faire la répartition entre tous les différents services en

[Text]

Senator MacDonald: Who was at the meeting to which you refer on page one in the last paragraph? Were you there?

Mr. McEwen: I was not personally there, although Terry Hargreaves, at that time, represented the CBC in a number of those discussions as senior advisor to the president. I am sure they had some meetings without us. However, where we had open discussions, Terry represented the CBC.

Senator MacDonald: Peter Lloyd will be appearing before us. We are trying to find out who was at that meeting, how many departments were there.

It is obvious that every department was saying, "After you, Alphonse. I haven't got any money." DND was there. Treasury Board was there, obviously. Tourism was not.

Mr. McEwen: I thought Tourism was there, but certainly Agriculture was. Trade was there.

Senator MacDonald: They are all there, but none of them wanted to pony up any money.

Mr. McEwen: That was the difficulty. The bottom line was that they all liked the idea and nobody had a budget to commit to it.

Senator MacDonald: When External Affairs finally bit the bullet, or Mr. Clark did, and assigned a special reserve, who had the painful job of deciding where to cut, and how to operate with half the money? Who had the determinant responsibility to recommend where to cut?

Mr. McEwen: That was worked out between RCI and myself and the senior management level. I made the recommendation to the president and ultimately the board, based on what the future operations would be, based on the agreement with External Affairs, now Foreign Affairs, about what the target areas would be and what the resources were. Terry Hargreaves moved into RCI later in 1991 and the rebuilding process began.

Senator MacDonald: You had several scenarios to choose from? You did not do it yourself?

Mr. McEwen: No, that was worked out with RCI, with the then director Andrew Simon and Alain Familant. Terry Hargreaves and a number of people inside CBC were part of

[Traduction]

langue étrangère, eh bien, il ne faut pas oublier qu'on produit sept heures d'émission par semaine, au minimum, et parfois plus, sans compter les autres initiatives. C'est là qu'on se rend compte que les 7 millions de dollars ne vont pas bien loin.

Le sénateur MacDonald: Qui a assisté à la réunion à laquelle vous faites allusion au dernier paragraphe de la page 1 de votre exposé? Étiez-vous là?

M. McEwen: Non je n'y ai pas assisté, mais Terry Hargreaves a représenté la Société Radio-Canada au cours de certaines de ces discussions, étant à l'époque le conseiller principal du président. Je suis sûr que certaines réunions se sont déroulées sans nous. Cependant, lorsqu'il s'agissait de discussions officielles, c'est Terry qui représentait la SRC.

Le sénateur MacDonald: Peter Lloyd va comparaître devant le comité prochainement. Nous essayons de savoir qui a assisté à la réunion en question, et combien de ministères y étaient représentés.

En fait, les ministères nous tenaient tous le même langage: «Ce serait avec plaisir, mon cher, mais je suis un peu gêné en ce moment.» Le ministère de la Défense nationale était représenté, ainsi que le Conseil du Trésor, évidemment. Mais Tourisme Canada, non.

M. McEwen: Je pensais que Tourisme Canada y était représenté, mais je sais que le ministère de l'Agriculture y était, ainsi que le service du Commerce international.

Le sénateur MacDonald: Oui, ils y étaient tous, mais aucun d'entre eux n'était prêt à vous donner de l'argent.

M. McEwen: Voilà. Ils étaient tous en faveur de l'idée mais en fin de compte, personne n'était disposé à engager des fonds à cette fin.

Le sénateur MacDonald: Lorsque le ministère des Affaires extérieures, ou plutôt M. Clark, a enfin décidé de faire quelque chose et de puiser dans une réserve spéciale, qui s'est vu confier la tâche difficile de choisir les services à éliminer et les modalités de fonctionnement qui vous permettraient de continuer d'exister avec seulement la moitié de votre budget? Qui était chargé de faire des recommandations en ce qui concerne les éventuelles réductions?

M. McEwen: Tout cela était négocié par RCI, moi-même et les hauts fonctionnaires. J'ai présenté une recommandation au président, et ensuite, au conseil d'administration, en fonction de l'envergure des opérations futures et de l'entente conclue avec les Affaires extérieures, maintenant appelées les Affaires étrangères, au sujet des domaines qui seraient ciblés et le niveau de ressources qui seraient assuré. Terry Hargreaves est passé à RCI plus tard au cours de l'année 1991 et c'est là que le processus de réorganisation a commencé.

Le sénateur MacDonald: On vous a donc donné le choix entre plusieurs possibilités? Ce n'est pas vous qui avez élaboré la formule que vous deviez adopter par la suite?

M. McEwen: Non, cette formule a été négociée avec RCI, en collaboration avec le directeur de l'époque, Andrew Simon, et Alain Familant. Terry Hargreaves et plusieurs autres représen-

[Texte]

those discussions. We came up with many scenarios, from keeping the transmitters on the air and repeating our domestic coverage right through to service that included what was on the air at that moment, although that scenario, frankly, was never seen to be on the cards.

Senator Roberge: What is the total budget of Radio-Canada?

Mr. McEwen: With parliamentary appropriation, operating capital, plus commercial operations, about \$1.452 billion.

Senator Roberge: Was there no point at all that people within the management of SRC felt that perhaps one per cent of the budget could be maintained for RCI, thereby cutting out some other areas of Société Radio-Canada?

Mr. McEwen: There was a great deal of discussion at the board level, as I alluded to in my opening remarks. That discussion focused on core services, what was the core mandate of the CBC. At that time the board made the decision that, given the broad range of services; one, we could not afford across-the-board cuts; two, they would have to be targeted. We were going to lose some services because the overall reduction at that time of \$108 million represented approximately a 10-per-cent reduction in our operating budget and that was what we were focusing on.

The board felt that in the priority of services the CBC had, that we had to focus on our core services which were our domestic radio and television operations and that services like RCI and the Parliamentary Channel, although they were desirable and important, were of lesser importance when one started to look at the problem in terms of preserving what the CBC was there to do. The decision was made that way. There was a great deal of debate and discussion back and forth at the board level, but ultimately that was the board's decision.

As you know, we closed television stations that year, and it was felt in closing stations we could not preserve an international operation or the Parliamentary Channel which were services that the board felt were outside of our core mandate responsibilities.

Senator Spivak: Given the many technological changes, was there any way that you could piggy-back from other services in order to get more bang for your buck? I am thinking of the language lessons.

Would you find it helpful if this committee recommended that RCI be provided an exemption to further budget cutbacks, as was

[Translation]

tants de la SRC ont également participé aux discussions. Nous avons envisagé de nombreux scénarios, allant du maintien des émetteurs pour la reprise de l'intégralité des émissions canadiennes à l'élaboration d'un service axé sur ce qui était diffusé à l'instant même, bien que cette dernière possibilité ne nous ait jamais semblé bien réaliste.

Le sénateur Roberge: Et quel est le budget global de Radio-Canada?

M. McEwen: Si l'on tient compte du crédit parlementaire, du capital d'exploitation et des opérations commerciales, notre budget se monte à 1,452 milliard de dollars.

Le sénateur Roberge: Est-ce que les hauts fonctionnaires de la SRC n'ont jamais pensé qu'il serait peut-être bon de consacrer 1 p. 100 du budget de la société au maintien de RCI, quitte à réduire d'autres services offerts par la Société?

M. McEwen: Cette question a été longuement discutée au conseil d'administration, comme je l'ai mentionné dans mes remarques liminaires. Cette discussion a surtout porté sur les services de base et le mandat fondamental de la société. À l'époque, le conseil a décidé qu'étant donné la vaste gamme de services que nous offrons, nous ne pouvions faire l'objet de compressions budgétaires visant l'ensemble de nos opérations et qu'il faudrait donc bien cibler les domaines devant faire l'objet de réduction. En même temps, il était clair que nous allions perdre certains services, puisque la réduction globale prévue à l'époque, soit 108 millions de dollars, représentait une réduction d'environ 10 p. 100 de notre budget d'exploitation et c'est justement ce sur quoi nous nous concentrons.

Le conseil d'administration était d'avis que, dans les priorités de la SRC en matière de services, il nous fallait mettre l'accent sur nos services de base, à savoir les émissions de radio et de télévision canadiennes, et que des services comme RCI et la Chaîne parlementaire, tout en étant souhaitables et importants, étaient de moindre importance dès lors qu'on voyait le problème sous l'angle de la survie de la Société Radio-Canada. C'est ainsi que la décision a été prise. Cela a évidemment suscité énormément de débat et de discussion au sein du conseil d'administration, mais c'est à ce dernier qu'il appartenait de prendre la décision finale.

Comme vous le savez, nous avons fermé un certain nombre de stations de télévision cette année-là, et comme la décision avait été prise de les fermer, il ne semblait pas possible de préserver des opérations internationales ou la Chaîne parlementaire qui offraient des services qui, de l'avis du conseil, ne cadraient pas avec les responsabilités fondamentales de la Société.

Le sénateur Spivak: Étant donné l'importante évolution de la technologie que nous avons connue au cours de ces quelques dernières années, n'aviez-vous pas la possibilité d'exploiter simultanément les installations d'autres services, afin de pouvoir faire plus avec des fonds limités? Je songe tout particulièrement aux leçons de langue.

Pensez-vous qu'il serait utile que le comité recommande que RCI soit exclue de toute compression budgétaire future, puisque

[Text]

the case with some appropriations of special grants, such as Canada's membership in the United Nations?

Mr. McEwen: We are trying to piggy-back on every available opportunity that is there. The work that RCI has done, particularly in getting access for Canadian programs on foreign domestic transmitters, has been terrific. It did not blow its horn, but let me blow it. It costs the BBC and the VOA and other large broadcasters hundreds of thousands of dollars to access those transmitters. It is not costing RCI anything, except some exchange training, some good offices, some help and occasionally an exchange of frequencies. In other words, it is doing this in a true barter and reciprocal manner, and this is a problem.

Senator MacDonald: Such as the underground economy?

Mr. McEwen: That's right. It is a problem when one is competing with big outfits such as the VOA, which can slap \$100,000 on the table because the expectation from broadcasters is that money is available, particularly in the former Soviet Union countries. Therefore, that is going on.

Jacques Bouliane and his people managed to take good technical advantage of satellite feeds running on the subcarriers, getting free rides overseas, getting service into a place that normally we would not get the service into and then brokering the best possible deal when actual dollars are involved. They have been very successful at that time. I am not sure that there are too many more opportunities available. At a certain point, one runs out of opportunities in the international world and has to start paying one's own way.

That leads me to the second point. If senators feel that this is deserving, and I sense the sympathy of this committee in the questions, a recommendation along the lines suggested would be extraordinarily helpful. Personally, I am very disappointed. When we arrived at what I thought was funding for the core services of RCI — although nothing is guaranteed in a five-year framework — there were targets set and that framework was essentially in place. Over the last couple of years I have been extraordinarily disappointed that the spirit of that agreement has not been lived up to. It must be addressed in the next round as we look forward to the next three or five years, whatever that framework is, and there should be some targets arrived at, based on the service required and the expectations of the government and Foreign Affairs and others and then we should live by that. Whatever mandate is given to RCI, it has the right to fulfil it over the medium to long haul. Right now I do not believe that it is being given a fair opportunity.

[Traduction]

des exceptions ont été faites pour les crédits visant des subventions spéciales, telles que les frais d'adhésion du Canada à l'ONU?

M. McEwen: Nous essayons de profiter au maximum de toutes les possibilités qui existent. RCI a vraiment fait un travail exceptionnel pour ce qui est d'obtenir l'accès aux émetteurs de pays étrangers pour la transmission d'émissions canadiennes. Comme les représentants de RCI n'ont pas voulu parler de leurs exploits, je vais le faire pour eux. La BBC et VOA et d'autres grands radiodiffuseurs dépensent plusieurs centaines de milliers de dollars pour avoir accès à ces émetteurs. Mais cela ne coûte rien à RCI, si ce n'est des échanges à des fins de formation, nos bons offices, un peu d'aide et parfois un échange de fréquence. Autrement dit, cet arrangement est axé sur le troc et la réciprocité, ce qui pose un problème dans certaines conditions.

Le sénateur MacDonald: Dans l'économie parallèle, par exemple?

M. McEwen: C'est exact. Lorsqu'on doit concurrencer des services de grande envergure comme VOA, qui peuvent mettre leurs 100 000 \$ sur la table par ce que les radiodiffuseurs sont tous convaincus qu'on peut trouver de l'argent, surtout dans les pays de l'ex-Union soviétique, eh bien, c'est problématique. Voilà justement le genre de choses qui arrivent en ce moment.

Jacques Bouliane et ses collaborateurs ont réussi à profiter au maximum des alimentations par satellite passant par les sous-porteuses pour obtenir des transmissions gratuites à l'étranger ou pour offrir un service dans une région où nous ne pourrions pas normalement l'offrir et ils réussissaient souvent à négocier les meilleurs tarifs possible lorsqu'il fallait absolument payer. Tous leurs efforts ont été couronnés de succès. Mais je ne sais pas s'ils pourront continuer de profiter de ces occasions. Les possibilités ont tendance à devenir de plus en plus limitées sur la scène internationale, de sorte qu'on finit toujours, à un moment donné, par avoir à payer.

Voilà ce qui m'amène à mon deuxième point. Si les sénateurs estiment que ce serait justifié — et j'ai l'impression, après avoir écouté les questions des membres du comité, qu'ils compatissent à notre situation — une recommandation semblable à celle qui était proposée tout à l'heure nous serait extrêmement utile. Je dois vous avouer que je suis extrêmement déçu. Lorsque nous avons fini de négocier le financement des services de base de RCI — bien que rien dans ce cadre quinquennal ne soit garanti — nous avions des objectifs bien précis et un cadre de planification concret. Au cours des deux ou trois dernières années, cependant, je me suis rendu compte, à ma grande déception, que l'esprit de l'entente n'avait pas du tout été respecté. Il faut absolument aborder cette question au cours de la prochaine ronde de négociations budgétaires, pendant laquelle nous allons planifier les activités des trois ou cinq prochaines années, selon le cadre qui nous sera confié, et il faudrait absolument se fixer des objectifs bien précis, en fonction des services requis et des attentes du gouvernement, du ministère des Affaires étrangères et d'autres, et s'efforcer ensuite de les respecter. Quel que soit le mandat qu'on lui confie, RCI a bien le droit de le remplir à moyen ou à long

[Texte]

Senator MacDonald: Could you elaborate on the expression "the spirit of that agreement has not been lived up to"?

Mr. McEwen: When we got an agreement in 1991, it was a notion that this country would have an international service and, although it was reduced from what it once was, there was agreement that it would have five foreign language services, and English and French. It would cover 232 hours, would use the full range of frequencies and that we would be players right across the board. In order to do that we needed a guarantee of editorial funding and a guarantee of capital funds to address the transmitters and operating funds for those transmitters. Those were the three ingredients.

Two of those ingredients remain constant: The capital resource to buy the new transmitters to upgrade and replace the Sackville transmitters which were literally going off the air and the operating funds that it costs to run them. That leaves only the editorial funds and when one starts making 10- and 15-per-cent reductions, it is disproportionate, as Terry Hargreaves indicated to you, because it is coming out of 50 per cent of the budget. Therefore, that 10 per cent or 15 per cent becomes 20 or 30 per cent. At those levels, one cannot operate within the terms and the parameters of the mandate that has been given, yet that mandate has not been changed.

The Deputy Chairman: Thank you, honourable senators, and thank you Mr. McEwen for your excellent brief. I wish we had two more hours to talk about the CBC. The other day I watched a program on CBC and commented that if I ever have an opportunity, I would ask a CBC representative about that program. That program was a family violence program which contained foul language; one four-letter word was used about 40 times in a matter of 20 minutes by teenage boys. I thought whoever decided to put that program on the air should be reprimanded. I do not know if you have anything to do with that or not, but it was a terrible program and the people of Canada were disgusted with it. I was particularly disgusted by it. I hope that you never put a program on again that contains such foul language.

Senator Johnson: That was on television. This is radio.

The Deputy Chairman: CBC is still the same old CBC.

Senator Johnson: No, it is not. There is a difference.

The Deputy Chairman: I know there is a difference. However, I wished to air those comments. If you have any influence over the television programs that are put that on the air,

[Translation]

terme. À l'heure actuelle, j'estime qu'on ne lui donne pas l'occasion de le faire.

Le sénateur MacDonald: Pourriez-vous nous expliquer exactement ce que vous voulez dire quand vous affirmez que «l'esprit de l'entente n'a pas été respecté»?

M. McEwen: Lorsque nous avons conclu une entente en 1991, nous partions du principe que le Canada aurait toujours un service international et même si ses opérations devaient être moins importantes, il avait été convenu qu'il y aurait cinq services en langue étrangère, ainsi que le service en anglais et en français. RDI devait avoir 232 heures d'émission, se servir de toute la gamme des fréquences et assurer une présence un peu partout. Mais pour être en mesure de faire tout cela, il nous fallait une garantie de financement pour la programmation et l'assurance de disposer de fonds d'immobilisation afin d'installer, d'entretenir et d'exploiter les émetteurs. Voilà donc les trois éléments de l'entente.

Deux de ces éléments restent inchangés: les fonds d'immobilisation pour acheter les nouveaux émetteurs qui vont remplacer ceux de Sackville qui ne nous permettaient plus d'assurer le service ainsi que les fonds de fonctionnement qui vont nous permettre de les exploiter. Ça ne laisse donc que les fonds visant la programmation, mais quand on commence à faire des réductions de 10 et de 15 p. 100, l'incidence sur ces fonds-là est tout à fait disproportionnée, comme vous l'expliquait tout à l'heure Terry Hargreaves, parce que ces réductions portent sur une somme représentant seulement 50 p. 100 du budget. Ainsi ces 10 ou 15 p. 100 correspondent en réalité à 20 ou à 30 p. 100. Avec un tel niveau de fonctionnement, il n'est pas possible de continuer à respecter les termes du mandat qu'on nous a confié, bien que ce mandat n'ait pas été modifié.

Le vice-président: Merci, honorables sénateurs, et merci, monsieur McEwen, pour votre excellent mémoire. J'aurais aimé que nous disposions de deux heures de plus pour parler de la SRC. L'autre jour, en regardant une émission sur Radio-Canada, je me suis dit que si jamais j'avais l'occasion de le faire, je parlerais de cette émission avec un représentant de la société. Il s'agissait d'une émission sur la violence familiale où les jurons pullulaient; par exemple, une grossièreté en particulier est revenue environ 40 fois dans la conversation d'un groupe d'adolescents en l'espace de 20 minutes. Je me disais que la personne qui avait décidé de diffuser cette émission devrait se faire passer un savon. Je ne sais pas si cela vous concerne ou non, mais je peux vous affirmer que c'était une émission tout à fait répréhensible et que les Canadiens en général l'ont trouvée parfaitement odieuse. En tout cas, telle a été ma réaction. J'espère que vous n'allez plus jamais diffuser une émission de ce genre remplie de grossièretés.

Le sénateur Johnson: C'était à la télévision. Nous parlons de la radio.

Le vice-président: C'est tout de même Radio-Canada.

Le sénateur Johnson: Non. Il y a une grande différence.

Le vice-président: Je le sais. Je tenais, cependant, à exprimer mon point de vue. Si vous avez la possibilité d'influencer le choix des émissions qui sont télévisées, je vous demanderais de ne

[Text]

stop the silence on violence and never put a program like that on again.

On behalf of the committee, thank you for appearing.

We will meet tomorrow at 3:15 p.m. after the Senate rises to hear from a spokesman from the Coalition to Restore Full RCI Funding; Andrew Simon, former Executive Director of Radio Canada International; and Kevin O'Shea, Bureau of Assistance for Central and Eastern Europe, Department of Foreign Affairs.

The committee adjourned.

[Traduction]

pas garder le silence au sujet de la violence mais de ne plus jamais diffuser une émission de ce type.

Au nom du comité, je vous remercie de votre présence.

Nous nous réunissons demain après-midi à 15 h 15, après l'ajournement du Sénat, pour recevoir un représentant de la *Coalition to Restore Full RCI Funding*; Andrew Simon, l'ex-directeur de Radio-Canada International; et Kevin O'Shea, du Bureau d'assistance à l'Europe centrale et à l'Europe de l'Est, ministère des Affaires étrangères.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
Ottawa, Canada K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communication Canada — Édition
Ottawa, Canada K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From Radio Canada International:

Mr. Terry Hargreaves, Executive Director;
Mr. Allan Familiant, Program Director;
Mr. Jacques Boulianne, Director of Engineering.

From the Canadian Broadcasting Corporation:

Mr. Michael McEwen, Senior Vice President, Radio Services.

De Radio-Canada International:

M. Terry Hargreaves, Directeur exécutif;
M. Allan Familiant, Directeur de programme;
M. Jacques Boulianne, Directeur de l'ingénierie.

De la Société Radio-Canada:

M. Michael McEwen, vice-président principal, Services radiophoniques.



First Session
Thirty-fifth Parliament, 1994

Première session de la
trente-cinquième législature, 1994

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

Chairman:
The Honourable DONALD H. OLIVER, Q.C.

Président:
L'honorable DONALD H. OLIVER, c.r.

Wednesday, April 20, 1994

Le mercredi 20 avril 1994

Issue No. 3

Fascicule n° 3

Second Proceedings on:
The mandate and funding of
Radio Canada International

Deuxième fascicule concernant:
Le mandat et le financement de
Radio-Canada International

WITNESSES:
(See back cover)

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable DONALD H. OLIVER, Q.C., *Chairman*

The Honourable M. Lorne Bonnell, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams	* Lynch-Staunton
Atkins	(or Berntson)
Davey	MacDonald (<i>Halifax</i>)
Eyton	Petten
Fairbairn (or Molgat)	Roberge
Johnson	Spivak
	Thériault

* *Ex Officio Members*

(Quorum 4)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable DONALD H. OLIVER, c.r.

Vice-Président: L'honorable M. Lorne Bonnell

et

Les honorables sénateurs:

Adams	* Lynch-Staunton
Atkins	(ou Berntson)
Davey	MacDonald (<i>Halifax</i>)
Eyton*	Petten
Fairbairn (ou Molgat)	Roberge
Johnson	Spivak
	Thériault

* *Membres d'office*

(Quorum 4)

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Wednesday, April 20, 1994

(4)

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, met this day in Room 257-East Block, at 3:20 p.m., the Deputy Chairman, the Honourable Senator M. Lorne Bonnell, presiding.

Members of the Committee present: The Honourable Senators Adams, Atkins, Bonnell, Davey, MacDonald, Petten, Roberge and Thériault.(8)

Other Senators present: The Honourable Senator Beaulieu.

In attendance: Mr. Dan Shaw from the Research Branch of the Library of Parliament.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

WITNESSES:

From the Coalition to Restore Full RCI Funding:

Mr. Wojtek Gwiazda, Spokesman;

Maggy Akerblom, Member of the Coalition;

Sheldon Harvey, President of the Canadian International DX Club.

Andrew Simon, *Former Executive Director of Radio Canada International*

From the Department of Foreign Affairs:

Kevin O'Shea, Bureau of Assistance for Central and Eastern Europe, Department of Foreign Affairs.

From Radio Canada International:

Terry Hargreaves, Executive Director, Radio Canada International.

Pursuant to its Order of Reference of March 15, 1994, as adopted by the Senate, the Committee continued its study to examine and report upon the mandate and funding of Radio Canada International.

Mr. Gwiazda, Ms Akerblom and Mr. Harvey each made a statement and answered questions.

Mr. Simon made a statement and answered questions.

Mr. O'Shea made a statement and answered questions.

PROCÈS-VERBAL

OTTAWA, le mercredi 20 avril 1994

(4)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 15 h 20, dans la salle 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable sénateur Lorne Bonnell (*vice-président*).

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Atkins, Bonnell, Davey, MacDonald, Petten, Roberge et Thériault. (8)

Autre sénateur présent: L'honorable sénateur Beaulieu.

Présents: M. Dan Shaw du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement.

Également présents: Les sténographes officiels du Sénat.

TÉMOINS:

De La Coalition pour la restauration du financement intégral de Radio-Canada International:

M. Wojtek Gwiazda, Porte-parole;

Maggy Akerblom, Membre de la Coalition;

Sheldon Harvey, Président du Club canadien international DX.

Andrew Simon, *Ancien directeur-général de Radio-Canada International.*

Du ministère des Affaires étrangères:

Kevin O'Shea, Direction générale d'assistance à l'Europe centrale et l'Europe de l'Est, ministère des Affaires étrangères.

De Radio-Canada International:

Terry Hargreaves, Directeur exécutif, Radio-Canada International.

Conformément à son ordre de renvoi du 15 mars 1994, adopté par le Sénat, le Comité continue d'examiner, pour en faire rapport, le mandat et le financement de Radio-Canada International.

M. Gwiazda, Mme Akerblom et M. Harvey font à tour de rôle une déclaration et répondent aux questions.

M. Simon fait une déclaration et répond aux questions.

M. O'Shea fait une déclaration et répond aux questions.

[Text]

With the agreement of the Committee, Mr. Hargreaves of Radio Canada International provided additional information to the Committee.

At 5:14 p.m. the Committee adjourned to Wednesday, April 20, 1994.

ATTEST:

[Traduction]

Avec l'assentiment du Comité, M. Hargreaves de Radio-Canada International donne à ce dernier des renseignements complémentaires.

A 17 h 14, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

Le greffier du Comité

Tõnu Onu

Clerk of the Committee

EVIDENCE

Ottawa, Wednesday, April 20, 1994.

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 3:15 p.m. to consider its order of reference to examine and report upon the mandate and funding of Radio Canada International.

Honourable M. Lorne Bonnell (*Deputy Chairman*) in the Chair.

The Chairman: Honourable senators, we meet again today to examine the mandate and funding of Radio Canada International. Appearing before us are three representatives of the Coalition to Restore Full RCI Funding. Mr. Wojtek Gwiazda is the spokesperson for the coalition. Perhaps he would introduce his associates.

Mr. Wojtek, you have half an hour to make your presentation, and perhaps you could leave us some time to ask questions.

Mr. Wojtek Gwiazda, Spokesman, Coalition to Restore Full RCI Funding: Mr. Chairman, we have put together a little dossier that the clerk will distribute.

First of all, thank you senators, particularly Senators Perrault and MacDonald, for agreeing to look into the cuts at RCI.

In the three years that the coalition has lobbied Parliament for the restoration of funding, it was the Senate that proved the importance of a chamber of sober second thought.

Let me introduce ourselves. We are here as representatives of the Coalition to Restore Full RCI Funding. It is an ad-hoc committee of shortwave enthusiasts and employees and former employees of Radio Canada International. We are concerned about what has happened to Canada's shortwave service.

Before the cuts, I was an announcer/producer in the English service of RCI; Maggy Akerblom was a producer and host of the German service; and Sheldon Harvey is here to represent RCI's listeners. He is president of the Canadian International DX Club and a former coordinator of the Association of North American Radio Clubs.

Each of us will give a short statement. We will end off with some recommendations, and at that point we will be eager to answer your questions.

As you look at the dossier, you will realize we have not been able to translate the material. We did not have the resources.

Senator Roberge: Or the funding.

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mercredi 20 avril 1994.

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 15 h 15 pour étudier son ordre de renvoi, qui consiste à examiner le mandat et le financement de Radio-Canada International et à en faire rapport.

L'honorable M. Lorne Bonnell (*vice-président*) occupe le fauteuil.

Le vice-président: Honorables sénateurs, nous nous réunissons aujourd'hui pour examiner le mandat et le financement de Radio-Canada International. Trois représentants de la Coalition pour la restauration du financement intégral de Radio-Canada International comparaîtront devant nous. M. Wojtek Gwiazda est le porte-parole de la coalition. Peut-être veut-il présenter ses collègues?

Monsieur Wojtek, vous avez une demi-heure pour faire votre exposé, et vous pourriez peut-être nous laisser un peu de temps pour poser des questions.

M. Wojtek Gwiazda, porte-parole, Coalition pour la restauration du financement intégral de Radio-Canada International: Monsieur le président, nous avons monté un petit dossier que le greffier distribuera.

Tout d'abord, nous vous remercions tous, et particulièrement les sénateurs Perrault et MacDonald, d'avoir consenti à étudier les coupures dont fait l'objet à RCI.

Depuis les trois années que la coalition exerce des pressions au Parlement pour que le financement soit rétabli, c'est le Sénat qui a prouvé qu'il était important de disposer d'une deuxième chambre où l'on pouvait étudier froidement un problème.

Permettez-moi de vous présenter notre groupe. Nous sommes ici en qualité de représentants de la Coalition pour la restauration du financement intégral de Radio-Canada International, qui est un comité spécial formé d'amateurs enthousiastes des communications par ondes courtes et d'employés dans ce secteur, en plus d'ex-employés de Radio-Canada International. Nous nous préoccuons de ce qui est arrivé au service de radiodiffusion sur ondes courtes au Canada.

Avant que des coupures ne soient faites, j'étais annonceur et producteur au service anglais de RCI; Maggy Akerblom était productrice et animatrice du service allemand; enfin, Sheldon Harvey représente ici les auditeurs de la RCI. Il est président du Canadian International DX Club et ex-coordonateur de l'Association of North American Radio Clubs.

Chacun de nous vous présentera un bref exposé. Nous terminerons par certaines recommandations, après quoi nous serons heureux de répondre à vos questions.

En parcourant le dossier, vous réaliserez que nous n'avons pu faire traduire les documents. Nous n'avons pas les ressources nécessaires pour le faire.

Le sénateur Roberge: Ni le financement.

[Text]

M. Gwiazda: Or the funding.

For almost 50 years, Radio Canada International has proudly been the voice of Canada abroad. Yesterday this committee heard from the management of RCI and CBC about the many things that the service has achieved and hopes to achieve in the future. It is a heritage that is not well enough known by Canadians.

But as many of you senators know, three years ago last month, Radio Canada International, Canada's only daily voice to the world, was dealt a crippling blow. After the then CBC President Gérard Veilleux said the CBC would no longer support the service, the Mulroney government announced it would fund the service, but cut the budget by one-third, eliminating half the staff and three-quarters of RCI-produced programming.

How and why this was done is not entirely clear to us. This afternoon we hope to raise a number of questions the committee should pursue, because it is our feeling that the only way we can look at a viable future for the shortwave service is to understand how it ended up almost being eliminated.

Before the budget cut in 1991, RCI was a bargain. For 75 cents a year per Canadian, the price of a cup of coffee, we had a service that guaranteed Canadians could hear about home anywhere in the world and told others about us in 14 languages. It was a well-respected service that continually polled only behind the BBC in popularity. With a limited budget, our impact was far out of proportion to our means.

For many around the world, RCI was often the first and the only source of information on Canada. It was a respected voice in the global village, but it had an Achilles heel. It was not well known in Canada. And when, in 1990, CBC management was casting about for ways of saving money, the \$20 million budget of RCI looked very attractive.

The immediate impact of the cut in funding was disastrous. Seven foreign language services were eliminated — Czech, Slovak, Polish, German, Hungarian, Japanese and Portuguese to Brazil. Initially, even all English and French broadcasts produced by RCI were eliminated and replaced by CBC and Radio Canada domestic programming. Since then, a few generic programs have been created to fill the void.

At this point, I would like to let Maggy Akerblom, a former announcer and producer in the German service, tell you about the impact of the budget cuts on language services by looking at just one example, that of the German service. Sheldon Harvey will then look at the impact of the cuts from the point of view of RCI listeners from around the world.

[Traduction]

M. Gwiazda: Ni le financement.

Depuis presque 50 ans, Radio-Canada International est fière d'être la voix du Canada à l'étranger. Des membres de la direction de RCI et de la CBC sont venus hier vous raconter les nombreuses réalisations du service et celles qu'elle espère réaliser dans l'avenir. C'est un patrimoine qui n'est pas assez bien connu des Canadiens.

Mais comme nombre de sénateurs parmi vous le savent, Radio-Canada International, la seule voix du Canada qui se faisait entendre chaque jour à l'étranger, a reçu un coup fatal il y a de cela trois ans et un mois. Après que le président de la CBC à l'époque, Gérard Veilleux, eut dit que sa société ne finançait plus le service, le gouvernement Mulroney a annoncé qu'il le ferait, mais qu'il réduirait son budget du tiers, éliminant ainsi la moitié du personnel et les trois quarts de la programmation produite par RCI.

Nous ne savons pas exactement pourquoi et comment cela a été fait. Cet après-midi, nous souhaitons porter un certain nombre de questions à l'étude du comité, parce que nous avons le sentiment que la seule façon dont nous pouvons envisager un avenir viable pour la radiodiffusion sur ondes courtes, c'est de comprendre comment le service en est arrivé à être quasiment éliminé.

Avant les coupures budgétaires de 1991, RCI représentait un service qui ne coûtait vraiment pas cher. Pour 75 cents par jour par Canadien, le prix d'une tasse de café, nous avions un service grâce auquel les Canadiens pouvaient entendre des nouvelles du pays n'importe où à l'étranger, un service qui parlait de nous aux autres pays en 14 langues. C'était un service réputé, et selon les sondages, seule la BBC dépassait RCI en popularité. Malgré nos faibles ressources budgétaires, l'impact que nous avions était extraordinaire.

Pour bien des gens partout dans le monde, RCI était souvent la première et la seule source d'information sur le Canada. C'était une voix respectée dans le village planétaire, mais ce service avait un point faible. Il n'était pas bien connu au Canada. Et quand, en 1990, la direction de la CBC a cherché des façons d'économiser de l'argent, le budget de RCI, qui était de 20 millions de dollars, a paru très intéressant.

L'impact immédiat des restrictions de financement a été désastreux. Sept services en langue étrangère ont été éliminés: le tchèque, le slovaque, le polonais, l'allemand, le hongrois, le japonais et le portugais, pour les émissions destinées au Brésil. Au départ, même la totalité des émissions produites par RCI en anglais et en français ont été éliminées et remplacées par des émissions diffusées au pays par la CBC et Radio-Canada. Depuis lors, quelques émissions d'ordre général ont été créées pour combler ce vide.

À présent, j'aimerais demander à Maggy Akerblom, ex-annonceuse et productrice du service allemand, de vous parler des répercussions des restrictions budgétaires sur les services en langue étrangère en prenant un seul exemple, celui de la langue allemande. Sheldon Harvey vous parlera ensuite de l'effet des restrictions, du point de vue des auditeurs de RCI d'un peu partout dans le monde.

[Texte]

Ms Maggy Akerblom, Member, Coalition to Restore Full RCI Funding: Honourable senators, as a former producer/host of the discontinued German language service at Radio Canada International, I can tell you the service was both popular and successful.

Since the dramatic cutbacks in 1991, the worldwide reaction to the decision to cut foreign languages services, that were addressing important trading partners like Japan, Germany and — to a lesser extent — the huge country of Brazil, has not abated to this day.

Staying with the example of valuable service lost — that I have firsthand knowledge about — the importance of Germany to Canada in economic matters is well known and undisputed, given the fact that Germany is the third largest investor in and the fourth largest trading partner of Canada. There are further economic concerns that tie in with environmental issues, such as the interests of the Canadian pulp and paper and fur industries.

Our German listenership was huge. Our German language service alone received about 6,000 letters yearly, and the RCI mailing list used to contain as many as 9,000 addresses for German listeners. It is clear from the hundreds of letters we have received since the closing of the German language service — and they are still coming in — that the people who listened to RCI's German program are disappointed, insulted and incensed by the decision not to broadcast to them any more. They are incensed to the point where, at the occasion of the then Prime Minister Brian Mulroney's visit to Germany in 1991, protest demonstrations were being held in Bonn as well as in Berlin during Mr. Mulroney's appearances in those cities.

Germans are fascinated by Canada. They cannot get enough information about us. The impact the German language service of RCI had on the Canadian tourist industry is the one that we could assess most immediately. Since the questions we used to answer pertaining to tourism were so numerous, we often felt like a mini tourist information office.

As holds true for all of RCI before the budget cuts, the German program was consistently among the most popular and best German language programs worldwide. Some years we even surpassed BBC's standing in the annual polls taken by the various German shortwave publications, whose existence shows clearly the market and interest in shortwave listening in the German speaking region of Europe.

I would like to quote from a survey commissioned in 1979 by the CBC which involved the questioning of 20,000 West Germans. The results showed "that some 355,000 West Germans alone — this does not include the former East Germany, Austria and Switzerland — listened to RCI at least once a week. Among the nine international broadcasters whose names had been

[Text]

Mme Maggy Akerblom, membre de la Coalition pour la restauration du financement intégral de Radio-Canada International: Honorables sénateurs, en qualité d'ancienne productrice et animatrice du service en langue allemande qui a été interrompu à Radio-Canada International, je puis vous dire que ce service était populaire et qu'il connaissait du succès.

Depuis le choc des restrictions en 1991, les réactions qui se sont manifestées dans le monde entier face à la décision d'interrompre les services en langue étrangère qui s'adressaient à des partenaires commerciaux importants comme le Japon, l'Allemagne, et dans une moindre mesure, le pays immense qu'est le Brésil, ne se sont pas calmées à ce jour.

Pour conserver l'exemple de la perte d'un service précieux — dont j'ai une expérience pratique — je soulignerai que l'importance de l'Allemagne pour le Canada sur le plan économique est bien connue et n'est pas contestée: en effet, l'Allemagne est le troisième investisseur en importance au Canada et vient au quatrième rang des partenaires commerciaux de notre pays. Il partage aussi avec nous d'autres intérêts économiques qui ont des liens avec la question environnementale, par exemple, les industries canadiennes des pâtes et papier et de la fourrure.

Notre auditoire allemand était immense. Notre service en langue allemande recevait à lui seul environ 6 000 lettres chaque année, et la liste postale de RCI contenait l'adresse de plus de 9 000 auditeurs allemands. D'après les centaines de lettres que nous avons reçues depuis l'interruption du service en langue allemande — et il en arrive encore —, il est clair que les gens qui écoutaient les émissions de RCI en langue allemande sont déçus, insultés, voire enragés par la décision de couper l'accès à ce service. Ils sont furieux à tel point que, lorsque l'ex-premier ministre Brian Mulroney s'est rendu en Allemagne en 1991, des manifestations se sont déroulées à Bonn ainsi qu'à Berlin lors de ses présences publiques dans ces deux villes.

Les Allemands sont fascinés par le Canada. Ils demandent sans cesse des informations à notre sujet. L'effet du service en langue allemande de RCI sur l'industrie touristique canadienne s'est manifesté à nos yeux de façon presque immédiate. Comme les questions auxquelles il nous fallait répondre avaient souvent trait au tourisme, nous avions l'impression d'être un petit bureau d'information touristique.

Comme c'est le cas de toutes les composantes de RCI avant les restrictions budgétaires, les émissions en langue allemande étaient toujours parmi les plus populaires et parmi les meilleures de ce genre dans le monde entier. Certaines années, nous avons même dépassé la BBC dans les sondages annuels menés par les diverses publications allemandes sur les ondes courtes, dont l'existence montre en elle-même qu'il y a un marché et un intérêt envers ce genre d'émissions dans les régions germanophones d'Europe.

J'aimerais vous parler d'un sondage commandé en 1979 par la CBC, où l'on interrogeait 20 000 Ouest-Allemands. Les résultats ont montré qu'environ 355 000 Ouest-Allemands — ça ne comprenait donc pas les germanophones de l'Allemagne de l'Est, de l'Autriche et de la Suisse — écoutaient RCI au moins une fois par semaine. Parmi les neuf diffuseurs internationaux dont le nom

[Text]

included in the survey, only one, the BBC, was ranked more popular than RCI."

The same survey also presented a profile of RCI listeners in West Germany: "Teenagers, men in their twenties, students, persons in professional executive occupations, those educated at least to senior matriculation level and members of high income households. In that same year, the German language program of RCI was chosen No. 1 in the popularity contest of the Association of German Shortwave Listeners."

This survey was conducted by the CBC itself in order to illustrate the importance of RCI, and Germany was chosen as a good example. Yet even before the 1991 budget cuts, it was argued that there were no listeners in Germany — in spite of the amount of yearly letters received and in spite of the continued high popularity of the service.

I could quote dozens and dozens of former listeners who still write to us, and I would like to take just one short statement from a letter of February 7th of this year, which reads:

I would like to add that I regret the cancellation of your broadcasts in German to Europe, which have been a useful means for the presentation of Canada, especially in the fields of tourism and business. Hopefully it will be possible to reconsider that position in the future, which would really help to improve the coverage on Canadian affairs here in Germany.

This kind of reaction holds true for our Japanese listeners, who continue to call for reinstatement of their language service, and it is well worth considering the consequences for Canada of RCI's failure to provide language services to important partners during this time of growing economic globalization.

We only have to turn to the reactions of Canadians abroad who constantly reiterate the complaint that there is no information on Canada available on any local basis worldwide. As one of those Canadians abroad wrote in a letter to RCI:

When one leaves Canada, it is as if the country ceases to exist.

The service RCI provided for Canada with respect to putting Canada on the map for untold numbers of people by speaking to them in their own language about Canada is hardly disputed. The coalition has documented, again and again, the value the Canadian taxpayer used to get in terms of dollars and cents. The value for the dollar was high, considering \$20 million per year works out to 75 cents per Canadian per year. This would foot the entire bill; In-house productions geared to specific target areas in our official languages, English and French, which also disappeared, to be replaced by rebroadcasts of domestic CBC programs with little or no significance to the average listener on continents like Africa or the Far East.

[Traduction]

a été inclus dans le sondage, un seul, la BBC, a été jugée plus populaire que RCI.

Le même sondage présentait aussi un profil des auditeurs de RCI en Allemagne de l'Ouest: des adolescents, des hommes dans la vingtaine, des étudiants, des professionnels qui occupent des postes de direction, qui ont une scolarité de Terminale et qui sont membres d'un ménage à haut revenu. La même année, le programme en langue allemande de RCI a gagné le concours de popularité de l'Association des auditeurs allemands d'émissions sur ondes courtes.

Ce sondage a été effectué par la CBC elle-même, qui voulait montrer l'importance de RCI, et l'Allemagne a été définie comme un bon exemple. Pourtant, même avant les restrictions budgétaires de 1991, certains affirmaient qu'il n'y avait pas d'auditeurs en Allemagne, en dépit de la quantité de lettres que nous recevions chaque année et de la popularité constante du service.

Je pourrais vous citer des dizaines et des dizaines d'anciens auditeurs qui nous écrivent encore, mais je me contenterai de ne vous citer qu'un court extrait d'une lettre du 7 février de cette année, qui se lit comme suit:

J'aimerais ajouter que je déplore l'annulation de vos émissions allemandes en Europe, qui s'étaient révélées un moyen efficace de présenter le Canada, particulièrement dans les domaines du tourisme et des affaires. J'espère qu'il sera possible de revoir cette position dans l'avenir, car cela contribuerait énormément à améliorer l'information sur les affaires canadiennes ici en Allemagne.

Nos auditeurs japonais ont la même réaction; ils demandent sans cesse que le service en leur langue soit rétabli; je crois qu'il vaut la peine d'étudier les conséquences que peut avoir pour le Canada, en cette époque de mondialisation économique croissante, l'interruption des services en leur langue à des partenaires importants.

On n'a qu'à considérer les réactions de Canadiens à l'étranger pour constater qu'il n'y a pas d'informations sur notre pays à l'échelle locale dans le monde entier. Comme nous l'écrivait l'un de ces Canadiens à l'étranger:

Quand on quitte le Canada, c'est comme si le pays cessait d'exister.

Personne ne conteste que RCI faisait connaître le Canada à un nombre incalculable de personnes en leur parlant dans leur propre langue. Notre groupe a prouvé maintes et maintes fois la valeur strictement monétaire que les contribuables en tiraient. Sa rentabilité était élevée, si on considère qu'un coût annuel de 20 millions de dollars n'équivaut qu'à 75 sous par Canadien par année. C'est ce que coûte le service tout entier. Les productions internes visant des secteurs cibles particuliers dans nos deux langues officielles, l'anglais et le français, ont aussi été éliminées, pour être remplacées par la rediffusion d'émissions de la programmation intérieure de la CBC, qui ont une signification minime, voire nulle, pour l'auditeur moyen de l'Afrique ou du Moyen-Orient.

[Texte]

We have lost a lot of listeners over the last three years and it will mean hard work, but we have every reason, based on the continued flow of letters and inquiries, to be optimistic that RCI will regain and, under favourable circumstances, surpass its former standing.

Mr. Gwiazda: Sheldon Harvey will now address the committee.

Mr. Sheldon Harvey, President of the Canadian International DX Club: Honourable senators, as president of Canada's national radio monitoring club, and as a past coordinator of the Association of North American Radio Clubs representing approximately 10,000 members, I speak for the millions of listeners who, regularly and often, tuned in daily worldwide to the broadcasts of RCI.

Canada is the birthplace of radio. Reginald Aubrey Fessenden, the father of voice broadcasts via radio, was a Canadian, but most Canadians have never heard of him. RCI consistently placed second in popularity and credibility among the shortwave listeners of world, second only to the world-renowned BBC's world service. Unfortunately, RCI has not received as much recognition within Canada for the past 48 years as Mr. Fessenden has received in the history of this country.

For 46 years, RCI quietly, but very effectively, became our best ambassador for promoting Canada and the Canadian identity throughout the world, entering the homes of millions every single day at the insignificant cost of 75 cents per Canadian per year. That was in March of 1991, when the decisions of the Canadian government and the CBC resulted in the elimination of 75 per cent of the services of this honoured institution.

As Canada presently goes through an identity crisis with the national unity issue at the forefront, communicating the Canadian viewpoint outside our borders is just as important as presenting it within the country.

In a publicity pamphlet issued by RCI, it is stated:

The RCI mandate is to reflect Canadian life and culture to a global audience and to present Canadian opinion on national and international matters.

It also states:

RCI's role as a trusted communicator is as important now as it ever was.

Unfortunately, the cuts which RCI has suffered, particularly those in 1991, have made the mandate much more difficult to achieve.

Over 140 nations currently use international broadcasting to present their countries to the rest of the world. Why has Canada, the birthplace of radio, decided to so dramatically cut its international service? Canada has been a role model for nations

[Text]

Au cours des trois dernières années, nous avons perdu nombre d'auditeurs et, même s'il nous faudra travailler dur, nous avons toutes les raisons de croire, à en juger par l'arrivée constante de lettres et de demandes de renseignements, que RCI regagnera sa situation passée, et même qu'il l'améliorera, si les circonstances sont favorables.

M. Gwiazda: Sheldon Harvey vous dira maintenant quelques mots.

M. Sheldon Harvey, Président de Canadian International DX Club: Honorables sénateurs, en qualité de président du club national de surveillance radio du Canada et d'ex-coordonateur de l'Association of North American Radio Clubs, qui représente environ 10 000 membres, je parle au nom de millions d'auditeurs qui avaient l'habitude d'écouter chaque jour les émissions de RCI.

C'est au Canada que la radio a vu le jour. Reginald Aubrey Fessenden, le père de la transmission de la voix par radio, était un Canadien, mais la plupart des Canadiens n'en ont jamais entendu parler. RCI s'est constamment placé au second rang en popularité et en crédibilité chez les auditeurs de retransmission à ondes courtes dans le monde entier, tout de suite après le service international de la BBC, de renommée mondiale. Malheureusement, RCI n'a pas eu plus de reconnaissance à l'intérieur du Canada durant les 48 dernières années que M. Fessenden n'en a eu dans toute l'histoire de notre pays.

Durant 46 ans, RCI est devenu, tranquillement mais avec beaucoup d'efficacité, le meilleur ambassadeur du Canada et de l'identité canadienne dans le monde entier, se faisant chaque jour une place dans le domicile de millions de personnes, pour à peine 75 cents par Canadien par jour. C'était ce qu'il en coûtait en mars 1991, au moment où le gouvernement du Canada et la CBC ont décidé d'éliminer 75 p. 100 des services de cette institution renommée.

Comme le Canada traverse actuellement une crise d'identité et que la question de l'unité nationale occupe l'avant-scène, il est aussi important de communiquer l'opinion des Canadiens en dehors de nos frontières que de la communiquer ici, à l'intérieur du pays.

Dans un dépliant publicitaire, RCI décrit ainsi son mandat:

Le mandat de RCI consiste à refléter la vie et la culture du Canada dans le monde entier et à présenter l'opinion des Canadiens sur des questions nationales et internationales.

On y dit aussi:

Le rôle que joue RCI en qualité de communicateur en qui on peut avoir confiance est aussi important maintenant que par le passé.

Malheureusement, les restrictions qui lui ont été imposées, particulièrement en 1991, ont rendu plus difficile que jamais l'exécution de son mandat.

À l'heure actuelle, plus de 140 pays recourent actuellement à la radiodiffusion internationale pour se présenter au reste du monde. Pourquoi le Canada, lieu de naissance de la radio, a-t-il décidé d'amputer si radicalement son service international? Le Canada a

[Text]

such as the Eastern European countries, which look to Canada for support and guidance on their roads to democracy. It is most damaging to Canada and to these nations to have Canada's voice taken from them by a decision which we believe was taken without proper research and investigation on the part of the decision makers.

At this most important and dramatic time in the history of Canada, the decision to reduce the services of RCI is most disturbing. In recent times, the nations taking steps to curtail international broadcasting activities have been those not wishing the world to hear about their internal dilemmas. The Canadian government has demonstrated its desire to raise the profile of Canada on the international stage. Why, then, is Canada the only one of the G-7 industrialized nations of the world to dramatically reduce their international broadcasting activities? Why did Canada choose in 1991 to become the only major nation not to broadcast specially produced international programming in our own two official languages, French and English? Some original programming has been developed recently, but the majority of our English and French output on shortwave consists of little more than relays of CBC domestic feeds.

Other international broadcasting organizations have recently suffered cutbacks as well, but nothing so dramatic and damaging as those suffered by RCI. Other broadcasters, particularly those in Europe, have been scrambling to purchase shortwave transmitter time made available on former Soviet and Eastern bloc transmitters. The majority of these countries realize the impact, importance, and benefit of being heard via shortwave. It appears that the decision makers in Canada have yet to realize the same, as was demonstrated by the actions taken to reduce the RCI budget in 1991.

Audience research had indicated a regular RCI listening audience of close to 16 million people worldwide. For only those 75 cents per Canadian per year, there was no other vehicle available to Canada that could present our country worldwide at the level attained by RCI.

Speaking for the shortwave listening community and mirroring the sentiments of letters and comments received from concerned former RCI listeners around the world, the decision of Canada regarding RCI has severely damaged our Canadian image and credibility worldwide. The audience is disappearing.

In a magazine published for distribution to over 20,000 attendees at the Telecom communications conference in Geneva in 1991, the 20 most popular international broadcasting services were profiled. Due to the impact of the reduced services, RCI, which normally would have been listed only behind the BBC, was totally eliminated from that list.

[Traduction]

été un modèle pour des nations comme les pays d'Europe de l'Est, qui recherchent en lui un soutien et une orientation dans leur cheminement vers la démocratie. C'est un véritable malheur pour le Canada et ces nations que la voix de notre pays leur ait été soustraite par une décision qui, selon nous, a été prise sans qu'une recherche et une enquête adéquates aient été faites par ceux qui l'ont prise.

À cette époque si importante et dramatique de l'histoire du Canada, la décision de réduire les services de RCI est des plus troublantes. Il n'y a pas si longtemps, les pays qui tentaient de réduire leurs activités de radiodiffusion internationale étaient ceux qui ne souhaitaient pas que le monde entende parler de leurs querelles internes. Le gouvernement canadien a déclaré qu'il souhaite améliorer l'image du Canada à l'échelle internationale. Pourquoi alors est-il le seul pays industrialisé du G-7 à réduire dramatiquement ses activités de radiodiffusion internationale? Pourquoi le Canada a-t-il choisi en 1991 de devenir la seule nation importante à ne pas diffuser des émissions internationales spécialement produites dans nos deux langues officielles, le français et l'anglais? Certaines émissions originales ont été créées récemment, mais la plupart de celles que nous envoyons sur ondes courtes en français et en anglais ne sont à probablement parler que des reprises d'émissions de CBC destinées au marché intérieur.

D'autres organismes de la radiodiffusion internationale ont eux aussi récemment fait l'objet de coupures, mais jamais de façon aussi draconienne et néfaste que RCI. D'autres radiodiffuseurs, particulièrement en Europe, ont fait des pieds et des mains pour acheter du temps de transmission sur ondes courtes, que les émetteurs de l'ex-Union Soviétique et du bloc de l'Est avait libéré. La plupart de ces pays réalisent l'impact et l'importance des ondes courtes, ainsi que les avantages qu'on peut en retirer. Il semble que les décideurs du Canada ne l'ont pas encore réalisé, comme en témoignent les mesures prises pour réduire le budget de RCI en 1991.

Les études d'audience ont montré que le nombre habituel d'auditeurs de RCI approche les 16 millions de personnes dans le monde entier. Pour seulement 75 cents par Canadien, par année, on ne pourrait trouver aucun autre véhicule qui pourrait représenter le Canada dans le monde entier à une si grande échelle.

À en juger par les commentaires des personnes qui écoutent des émissions sur ondes courtes et par l'inquiétude exprimée dans les lettres et les commentaires reçus d'anciens auditeurs de RCI du monde entier, la décision du Canada au sujet de RCI a gravement entaché notre image et notre crédibilité dans le monde entier. Notre auditoire se volatilise.

Dans une revue destinée à plus de 20 000 personnes qui assistaient à la conférence sur les communications de Télécom à Genève en 1991, on donnait un profil des 20 services de radiodiffusion internationale les plus populaires. En raison des répercussions de la réduction de ses services, RCI a été totalement éliminé de cette liste, alors qu'il aurait dû y être inscrit tout de suite après la BBC.

[Texte]

RCI was "Canadian content" before the concept was ever dreamed of in radio and television within Canada. Without RCI to talk to the world about Canada, no one else will.

I can recall conversations I had with university students at a social gathering in 1988 in Istanbul, Turkey. Unfortunately, they were not shortwave listeners, though. When I posed the question to them "What do you know about Canada?", I was disappointed to hear only three things in response: cold weather, snow, Niagara Falls and Margaret Trudeau! The same question posed to shortwave listeners throughout the world, particularly to RCI listeners, yields answers such as Meech Lake, free trade, the Great Whale project, national unity or sovereignty association.

I am a proud Canadian. I believe that presenting our country outside our borders is just as important as addressing our problems within. I am insulted, disturbed and frustrated when I hear international broadcasters, such as Radio Moscow, referring to the cuts at Radio Canada, and their services, as the silencing of Canada. Radio Netherlands has referred to problems at Radio Moscow by saying, "At least they haven't sunk as low as Radio Canada International. Everyone knows what happened to them."

A fully restored and strengthened RCI would quickly re-establish the listening audience which has now been lost. With this full restoration we would also reinstate Canada's most prominent voice on the world stage, and help to restore the credibility and respect for Canada from people and nations around the world. International friends and their input on Canadian issues can only be beneficial to our country and its future.

Mr. Gwiazda: Senators, let me conclude this part of our presentation with a few questions we feel need to be answered.

In 1990, did the CBC really have the legal right to relieve itself of responsibility for financing RCI? The Broadcasting Act suggests the contrary. By cutting one-third of RCI's \$20-million budget, did the federal government really save \$6.5 million, or did it have to spend \$13.5 million more because the CBC took the \$20 million marked for RCI in its budget cut of December 1990? Who made the decision that RCI would be either eliminated or have a reduced budget? Why were some ministries contacted for financial help and input and such an obvious one as tourism left out? Why was it felt we could stop broadcasting to our major economic partners, the United States, Germany, Japan, and our largest Latin American partner, Brazil? Why, when the countries of Eastern Europe need our programming even more to guide them through the democratic experiment did we abandon them?

[Text]

RCI respectait les exigences de «contenu canadien» avant même que ce concept ne soit imaginé pour la radio et la télévision au Canada. Si RCI ne parle pas du Canada au reste du monde, personne ne le fera.

Je me rappelle certaines conversations que j'ai eues avec des étudiants d'université au cours d'une réunion sociale en 1988, à Istanbul, en Turquie. Malheureusement, ils n'écoutaient cependant pas d'émissions sur ondes courtes. Lorsque je leur ai demandé ce qu'ils savaient du Canada, j'ai été déçu d'apprendre qu'ils n'en connaissaient que trois choses : le froid et la neige, les chutes du Niagara et Margaret Trudeau! Quand on a posé la même question à des auditeurs d'émissions sur ondes courtes un peu partout dans le monde, particulièrement à des auditeurs de RCI, on a eu des réponses comme le lac Meech, le libre-échange, le projet Grande Baleine, l'unité nationale ou la souveraineté-association.

Je suis fier d'être Canadien. Je crois qu'il est tout aussi important de présenter notre pays à l'extérieur de nos frontières que de régler nos problèmes à l'intérieur. Je suis frustré, troublé et insulté d'entendre des radiodiffuseurs du monde entier, par exemple Radio Moscou dire que les coupures imposées à Radio-Canada et à ses services équivalent à mettre un bâillon au Canada. Radio Pays-Bas a fait allusion aux problèmes que vit Radio Moscou dans les termes suivants: «Au moins, ils ne sont pas tombés aussi bas que Radio-Canada International. Tout le monde sait ce qui lui est arrivé.»

Un plein rétablissement et un renforcement de RCI ramèneraient rapidement l'auditoire qui a été perdu jusqu'à présent. Ainsi, nous pourrions rétablir la voix la plus présente du Canada sur la scène mondiale et ainsi contribuer à restaurer la crédibilité du Canada et le respect qu'il inspire à des citoyens et à des pays du monde entier. La présence d'amis partout dans le monde et leur avis sur les problèmes auxquels le Canada fait face ne peuvent que l'aider et améliorer ses horizons.

M. Gwiazda: Honorables sénateurs, permettez-moi de conclure cette partie de notre exposé par un certain nombre de questions auxquelles, à notre avis, il faut répondre.

En 1990, la CBC avait-elle légalement le droit de se soustraire à la responsabilité de financer RCI? La Loi sur la radiodiffusion laisse entendre le contraire. En réduisant du tiers le budget de RCI, qui s'établissait à 20 millions de dollars, le gouvernement fédéral a-t-il réellement économisé 6,5 millions de dollars, ou a-t-il dû dépenser 13,5 millions de dollars de plus parce que la CBC a repris les 20 millions de dollars destinés à RCI dans sa restriction budgétaire de décembre 1990? Qui a pris la décision d'éliminer RCI ou d'en réduire le budget? Pourquoi certains ministères se sont-ils fait demander de l'aide financière et une participation tandis que celui du tourisme, si manifestement intéressé par la question, a été laissé de côté? Qui pouvait avoir l'impression que nous pouvions interrompre la radiodiffusion vers nos principaux partenaires économiques, les États-Unis, l'Allemagne, le Japon et notre partenaire le plus important en Amérique latine, le Brésil? Pourquoi abandonnons-nous les pays d'Europe de l'Est au moment où ils ont le plus besoin de nos émissions pour faire la transition vers la démocratie?

[Text]

There will be those who argue that money is tight in Canada, asking why we should spend more money on a shortwave service. We in the coalition argue that the question is not: Can we afford a viable shortwave service? The question is: Can we afford not to fund it properly?

We call on this committee to underline the importance of Radio Canada International in maintaining Canada's identity abroad. We request that in your report you emphasize the crucial role RCI has played for Canada and that you call on the federal government to restore the funding of the service, with a guarantee of stable funding so that we never find ourselves in a similar situation again.

RCI is Canada's best ambassador abroad. It is our only daily contact with the world that reflects who we are as Canadians. Surely, we do not intend to turn our back on the global village at just the moment when everyone else is looking outward.

We have more that we would like to add to our presentation, but we would like to hear the questions of honourable senators first.

The Deputy Chairman: Thank you for your excellent briefs. The questions you ask us are the very questions we would like to put to you. Why did the CBC cut the funding of RCI, or was it that the government told the CBC to do it? I am one of those who strongly supports RCI. I think it was the CBC who made the decision. What do you have to say in that regard?

Mr. Gwiazda: Our understanding of the sequence of events is that it was clear that the Conservative government of Brian Mulroney asked the CBC to cut "x" amount of dollars. If I remember well, it was \$108 million.

The Deputy Chairman: That was not from RCI alone, was it?

Mr. Gwiazda: No, that was from the entire budget.

As I said, the CBC cast about looking at the different services that it could cut reasonably. As you heard CBC Vice-President Michael McEwen say yesterday, RCI was not part of the hard core priorities of the CBC. It is an easy orphan out of sight until it is time to look at a budget. It was easy to say, "Let's get rid of RCI," or "Let's not have responsibility for RCI and save immediately \$20 million in one fell swoop." From that point, the CBC put the matter in the hands of the government and said, "If you want the service to survive, it's up to you to find the money."

We have a lot of questions about what happened from that point in time until Michael McEwen announced to us on March 22, 1991 that the budget had been reduced to \$13.5 million. The government made that decision after consultation with many

[Traduction]

Il y en a qui diront que l'argent est rare au Canada, qui se demanderont pourquoi on devrait dépenser plus d'argent pour un service de radiodiffusion à ondes courtes. Selon la coalition, la question n'est pas tant de savoir si nous pouvons nous permettre un service viable de diffusion sur ondes courtes, mais bien de savoir si nous pouvons nous permettre de ne pas le financer adéquatement.

Nous prions votre comité de souligner l'importance de Radio-Canada International pour le maintien de l'identité canadienne à l'étranger. Nous vous demandons de mettre l'accent dans votre rapport sur le rôle crucial que RCI a joué pour le Canada et de demander au gouvernement fédéral de recommencer à financer le service et de garantir la stabilité de son financement de façon à ce que nous ne nous retrouvions plus jamais dans une situation semblable.

RCI est le meilleur ambassadeur du Canada à l'étranger. Il s'agit de notre seul contact quotidien avec le monde, du seul reflet de notre identité canadienne. Nous n'avons sûrement pas intérêt à tourner le dos au village planétaire au moment où tout le monde regarde au-delà de ses frontières.

Nous aimerions ajouter bien d'autres choses à notre exposé, mais nous souhaitons tout d'abord entendre les questions des honorables sénateurs.

Le vice-président: Nous vous remercions de vos excellents exposés. Les questions que vous nous posez sont celles-là mêmes que nous aimerions vous poser. Pourquoi la CBC a-t-elle réduit le financement de RCI? Était-ce sous les ordres du gouvernement? Je suis de ceux qui appuient fortement RCI. Je crois que la décision provenait de la CBC. Quels sont vos commentaires à ce sujet?

M. Gwiazda: D'après ce que nous avons compris, la façon dont se sont déroulés les événements indique clairement que le gouvernement conservateur de Brian Mulroney a demandé à la CBC d'éliminer un montant «x». Si ma mémoire est exacte, c'était un montant de 108 millions de dollars.

Le vice-président: Cet argent ne provenait pas de RCI seulement, n'est-ce pas?

M. Gwiazda: Non, c'était pour le budget tout entier.

Comme je l'ai dit plus tôt, la CBC cherchait à voir où, dans ses différents services, elle pouvait imposer des restrictions raisonnables. Comme le vice-président de la CBC, Michael McEwen l'a dit hier, RCI ne faisait pas partie des priorités essentielles de la CBC. C'est le genre d'organisme dont on ne se préoccupe guère jusqu'au moment où il faut regarder un budget. Il était facile de dire: «Débarassons-nous de RCI» ou «Renonçons à la responsabilité de RCI et économisons immédiatement 20 millions de dollars d'un seul coup.» À partir de ce moment, la CBC a remis la question entre les mains du gouvernement et lui a dit: «Si vous voulez que le service survive, vous n'avez qu'à trouver de l'argent.»

Nous avons beaucoup de questions à poser sur ce qui s'est passé entre ce moment et celui où Michael McEwen nous a annoncé le 22 mars 1991 que le budget avait été réduit à 13,5 millions de dollars. Le gouvernement a pris cette décision

[Texte]

people. We would like to know with whom it consulted. Our feeling is that they were misinformed.

From everything we have heard from senators, members of Parliament and the ministers to whom we have talked, regardless of the stripe of the government, everyone has agreed that this was a valuable service. I do not think many of those people realized just how valuable it was. Somewhere between the bureaucrats and the decisions that were made, cabinet had a scenario placed before it. This scenario crippled Radio Canada International.

The Deputy Chairman: I could have suggested that it could have saved some money by not coming out with *The Valour and the Horror* or the Billy Bishop story, which was not appreciated by too many Canadians. However, since I was not asked, I guess I am like yourselves at RCI.

Senator MacDonald, do you have a question?

Senator MacDonald: First, I welcome these three witnesses. I met them about three years ago. While I had a passing knowledge and admiration of RCI, it was not until I saw their passion for trying to restore it to its original position that I became interested in it. As I said yesterday, you certainly have friends around this table. There is no question about that. I admire your patience. It has been three years since we have tried to get a committee together. You know what happened each time. There was either a recess, Christmas, an election or something that came along which prevented us from getting the committee together.

A lot of senators have spoken on this matter. The questions I was asking yesterday were to try to figure out what we are here for. Is this a Quixotic errand we are on? We know what the problem is. We seem to have no problems except money and some mysteries that should be explored so that the importance of this matter can continue to be in the forefront of Canadian minds.

Having read the mandate, which I will not read again, I asked Mr. Hargreaves yesterday if he thinks under the present resources that mandate is being fulfilled. It was Senator Perrault — who regrets he is not here today but who will be here next week — who titled this study by our committee an examination of the mandate and the funding of Radio Canada International. So the mandate question is important.

Mr. Gwiazda: The short answer is, no, it cannot fulfil its mandate. RCI's mandate is to talk to the world, to explain all the wonderful things about Canada, including our politics and economy.

The cut made to RCI in 1990 was not the first cut. Over the years we have had our budget cut many times. However, in 1990, we were managing to hit a large number of countries that needed to hear us. In English and in French we were specifically targeting programming for different areas of the world so that

[Text]

après avoir consulté bien des gens. Nous aimerions savoir qui il a consulté. Selon nous, ces gens étaient mal informés.

À en juger d'après ce que nous ont dit les sénateurs, les députés et les ministres à qui nous avons parlé, chacun, quelle que soit son allégeance, a convenu avec nous qu'il s'agissait d'un service précieux. Je ne crois pas que beaucoup de ces gens aient réalisé à quel point il l'était. Entre l'intervention des bureaucrates et les décisions qui se sont prises, le Cabinet avait quelque part prévu un scénario qu'il voulait appliquer. C'est ce scénario qui a mis du plomb dans l'aile de Radio-Canada International.

Le vice-président: J'aurais pu leur suggérer d'économiser un peu d'argent en ne produisant pas *La Bravoure et le Mépris* ou l'histoire de Billy Bishop, qui n'ont guère été appréciés des Canadiens. Cependant, comme on ne me l'a pas demandé, je crois que je suis dans la même situation que vous, à RCI.

Sénateur MacDonald, avez-vous une question à poser?

Le sénateur MacDonald: Tout d'abord, j'aimerais souhaiter la bienvenue à ces trois témoins. Je les ai rencontrés il y a trois ans environ. Même si je connaissais un peu RCI et que j'admirais cet organisme, je ne m'y suis pas vraiment intéressé avant de constater la passion avec laquelle ils tentaient de le ramener à son état original. Comme je l'ai dit hier, vous avez certainement des amis autour de cette table. Cela ne fait aucun doute. J'admire votre patience. Il s'est écoulé trois ans depuis que nous avons commencé de tenter de créer un comité. Vous savez ce qui s'est passé chaque fois. Ou bien il y avait un congé, ou bien c'était Noël, une élection ou quelque chose qui nous empêchait d'y arriver.

Bien des sénateurs se sont prononcés sur cette question. Je vous demandais hier d'essayer d'imaginer pourquoi nous sommes ici. Jouons-nous les Don Quichotte? Nous connaissons le problème. En fait, nous ne semblons avoir aucun problème si ce n'est un problème d'argent et quelques points mystérieux qui devraient être explorés pour que l'importance de cette question continue d'être bien présente dans l'esprit des Canadiens.

Après avoir lu le mandat, que je ne relirai pas une nouvelle fois, j'ai demandé hier à M. Hargreaves s'il pensait que les ressources actuelles permettaient de le remplir. C'est le sénateur Perrault — qui, soit dit en passant, s'est excusé de ne pouvoir venir aujourd'hui, mais nous a assuré de sa présence la semaine prochaine — qui a donné à l'étude de notre comité le titre d'examen du mandat et du financement de Radio-Canada International. La question du mandat est donc importante.

M. Gwiazda: En bref, je vous répondrai que, non, RCI ne peut remplir son mandat. Le mandat de RCI consiste à parler au monde, à expliquer tous les avantages du Canada, y compris nos politiques et notre économie.

Les restrictions imposées à RCI en 1990 n'était pas les premières du genre. Au cours des années, on a réduit notre budget à maintes reprises. Toutefois, en 1990, nous réussissions à diffuser dans un grand nombre de pays qui avaient besoin de nous entendre. En anglais comme en français, nous nous attachions

[Text]

each one of those areas would be able to understand Canada's situation in their specific situation.

I will give you an example. If we are broadcasting to Europe or the United States and we talk about Canadian poverty, we do not have to explain too much. However, if we are broadcasting to Africa and we say the word "poverty" in relation to the situation in Africa, we have to put things in context.

If Robert Mugabe from Zimbabwe is in Canada that is a very important story for the African continent. It is not necessarily as important for the American or the European market.

The actual situation now in 1994 is that we have one generic program, one in English and in French, that is sent to every target area around the world during the week. That program is trying to address every single possible issue in Canada. It is trying also not to be too topical because this program is rebroadcast and rebroadcast throughout the broadcast day. We do not have the resources to produce more than one current affairs program per day in English and in French. This is an improvement over the immediate post-cut situation where the decision was made that there would be no English and French programming done by RCI and that everything would be relays from the CBC and Radio Canada. On that basis, just in terms of English and French, we are not fulfilling our mandate.

Let us take a country such as Japan, where it has been argued by some that there are not many shortwave listeners. However, if you pose the question the other way by asking if there are listeners to Japanese shortwave programs, the answer is that there are many. It is one of the most organized groups in the world in terms of shortwave listeners. Yet, we have stopped broadcasting in Japanese to Japan. We have stopped broadcasting in German to Germany. Those kinds of decisions will have a huge impact.

Officially, in 1990, we had approximately 16 million listeners around the world. We in the coalition think there were probably more because of the Asian listeners that we had were not counted. There were anomalies in the way those figures were added up. Officially, we now have 5 million listeners. In three years we have lost 11 million listeners.

No matter how you want to calculate that, no matter how you want to rationalize that, the effectiveness of Radio Canada International has been cut radically.

It will be very hard, as Maggy mentioned, to rebuild RCI. We are convinced we have to do it. If we do not, then who are we as a country? Yesterday, you heard that we were forty-fourth in terms of the number of hours broadcast to the world. We are now behind countries like Korea. There are smaller countries than we

[Traduction]

spécifiquement à axer notre programmation sur différentes régions du monde de façon à ce que chacune puisse être en mesure de placer la situation du Canada dans l'optique de sa situation propre.

Laissez-moi vous donner un exemple. Si nous diffusons en Europe ou aux États-Unis et que nous parlons de la pauvreté au Canada, nous n'avons pas besoin d'expliquer grand chose. Toutefois, si nous diffusons vers l'Afrique et que nous utilisons le terme «pauvreté» en rapport avec la situation en Afrique, il nous faudra remettre les choses en contexte.

Si Robert Mugabe, du Zimbabwe, vit au Canada, il s'agit d'une histoire très importante pour le continent africain. Il n'en va nécessairement pas de même pour le marché américain ou européen.

La situation qui règne en 1994 est celle-ci: nous avons une émission générique, en français et en anglais, qui est diffusée vers chaque région cible du monde durant la semaine. Dans cette émission, on essaie d'aborder chacun des enjeux du jour au Canada. On essaie aussi de ne pas la centrer sur un seul sujet, parce qu'elle est rediffusée à maintes reprises tout au long de la journée de radiodiffusion. Nous n'avons pas les ressources pour produire plus d'une émission d'actualités par jour en anglais et en français. Il s'agit quand même d'une amélioration sur la période qui a suivi immédiatement les restrictions, parce qu'on avait décidé à ce moment-là que RCI ne ferait aucune émission en anglais et en français et que toute la programmation consisterait en émissions déjà produites par CBC et Radio-Canada. Ainsi, en ce qui concerne uniquement l'anglais et le français, nous ne remplissons pas notre mandat.

Prenons un pays comme le Japon, où certains ont prétendu que les auditeurs des émissions sur ondes courtes n'étaient pas nombreux. Cependant, si vous posez la question d'une autre façon, et que vous demandez s'il y a des auditeurs pour les émissions japonaises diffusées sur ondes courtes, on vous répondra qu'il y en a beaucoup. Ce pays est l'un des mieux organisés du monde en ce qui a trait aux auditeurs. Pourtant, nous avons cessé de diffuser au Japon en langue japonaise. Nous avons cessé de diffuser en langue allemande en Allemagne. Ce genre de décision aura des répercussions marquées.

Officiellement, en 1990, nous comptons environ 16 millions d'auditeurs dans le monde entier. Selon la coalition, il y en avait probablement plus, car nous ne comptons pas les auditeurs de l'Asie. Il y avait des anomalies dans la façon dont ces chiffres étaient additionnés. Officiellement, nous comptons actuellement cinq millions d'auditeurs. En trois ans, nous avons donc perdu 11 millions d'auditeurs.

Quelle que soit la façon dont vous le calculez, dont vous le rationalisez, l'efficacité de Radio-Canada International a été radicalement compromise.

Il sera très difficile, comme l'a mentionné Maggy, de rebâtir RCI. Nous sommes convaincus de devoir le faire. Si nous ne le faisons pas, quelle sorte de pays avons-nous donc? Hier, on nous a dit que nous arrivions au 44^e rang dans le monde en ce qui concerne le nombre d'heures de diffusion. Nous sommes

[Texte]

that are on the map internationally just because of Radio Canada International.

Senator Spivak mentioned that when she was in China she heard about Canada because the people there had heard things on radio about us. Everyone has anecdotes like that. If we do not wake up and realize that if you want to be a real nation in a global situation where everyone is communicating internationally, then you are out of the picture.

Sheldon mentioned what happened at a congress immediately after the cuts. We no longer were in the picture of the 20 top shortwave broadcasters. We had been second behind the BBC.

We really have to restore the service. Senators, Parliament and the government have to find a way of getting people to realize how important this is for Canada. Some \$6.5 million was saved, but how much did we lose in terms of tourism? How much did we lose when we stopped talking about a lot of trade questions? How much did we lose when we said to the Japanese in 1991, a year which marked Japan-Canada relations, "We are your brothers, but by the way we are shutting the door on the Japanese service because we don't want to talk to you in your language"?

Mr. Harvey: That would be the equivalent to the Japanese broadcasting to Canada only in Japanese. How many people will listen to them? How will you get your point across if people cannot understand you? These are huge nations with large numbers of listeners. They have a lot of influence on what happens in Canada. We just ignore these people. We cannot possibly fulfil our mandate under those circumstances.

Senator MacDonald: I think you have partially answered the first question which you pose. You have asked whether the CBC had the legal right to relieve itself of its responsibility for financing RCI. Mr. McEwen said yesterday that in December 1990 the CBC president was authorized by his board of directors to terminate the operation of RCI by April 1991, except in the event that the Government of Canada indicated its intention to ensure that the service continue and assign more funds for that purpose. As you have indicated, it would appear that the corporation had the legal right to do that.

Mr. Gwiazda: In that same month the Broadcasting Act was voted on and accepted. The wording of the act was improved by stating that the CBC "shall" be responsible for an international service, which was a source of encouragement for those of us at RCI in that we thought that the government would now not be able to accept a situation like that and that the CBC would not dare cut the international service.

Senator MacDonald: Members of this committee, of course, remember the Broadcasting Act. The section to which you refer is section 46(2) which states that the CBC "shall provide" an

[Text]

maintenant derrière des pays comme la Corée. Des pays plus petits que le nôtre sont maintenant connus à l'échelle internationale tout simplement à cause de Radio-Canada International.

La sénatrice Spivak a mentionné que, lorsqu'elle se trouvait en Chine, elle a entendu parler du Canada parce que les habitants là-bas avaient entendu parler de nous à la radio. Tout le monde a des anecdotes comme cela à raconter. Il faut nous réveiller et réaliser que, si nous voulons être perçus comme un vrai pays dans un monde où chacun communique à l'échelle internationale, sinon nous ne serons même plus dans le décor.

Sheldon a parlé de ce qui s'était produit au cours d'un congrès immédiatement après des coupures. Nous n'étions plus dans les vingt grands diffuseurs sur ondes courtes. Pourtant, nous avions été deuxième, derrière la BBC.

Il nous faut véritablement rétablir le service. Les sénateurs, le Parlement et le gouvernement doivent trouver une façon d'amener les gens à réaliser à quel point cela est important pour le Canada. On a bien économisé 6,5 millions de dollars, mais combien avons-nous perdu en tourisme? Combien avons-nous perdu quand nous avons cessé de parler de nombreuses questions commerciales? Combien avons-nous perdu lorsque nous avons dit aux Japonais, en 1991, année qui a marqué les relations entre le Japon et le Canada: «Nous sommes vos frères, mais, soit dit en passant, nous fermons notre service en langue japonaise parce que nous ne souhaitons plus vous parler dans votre langue»?

M. Harvey: Ce serait la même chose si les Japonais diffusaient au Canada uniquement en langue japonaise. Combien de personnes écouterait? Comment pouvez-vous convaincre une personne si elle ne peut vous comprendre? Ce sont là de grands pays, qui comptent un grand nombre d'auditeurs. Ils ont beaucoup d'influence sur ce qui se passe au Canada. Tout ce que nous faisons, c'est les ignorer. Il nous est impossible de remplir notre mandat dans ces conditions.

Le sénateur MacDonald: À mon avis, vous avez partiellement répondu à la première question que vous avez posée. Vous avez demandé si la CBC avait le droit légal de se soustraire à sa responsabilité de financer RCI. M. McEwen a dit hier qu'au mois de décembre 1990 le président de la CBC a autorisé son conseil d'administration à mettre fin aux activités de RCI au plus tard en avril 1991, sauf si le gouvernement du Canada indiquait son intention d'assurer la continuité du service et d'y affecter plus de fonds. Comme vous l'avez indiqué, il semblerait que la société avait le droit légal de faire cela.

M. Gwiazda: Ce même mois, la Loi sur la radiodiffusion a été mise aux voix et promulguée. Le libellé de la Loi a été amélioré, car on a ajouté dans la version anglaise le terme «shall» qui insiste sur la responsabilité de la CBC quant au service international; cette obligation était une source d'encouragement pour nous à RCI, en ce sens que nous pensions que le gouvernement ne serait désormais pas capable d'accepter une situation comme celle-là et que la CBC n'oserait pas éliminer le service international.

Le sénateur MacDonald: Les membres de notre comité se rappellent évidemment la Loi sur la radiodiffusion. L'article auquel vous faites allusion est le paragraphe 46(2) dont la version

[Text]

international service. The CBC is not funding it, but it is providing it, is it not?

Mr. Gwiazda: The CBC is now the administrative home of RCI. As the executive director, Terry Hargreaves, explained, the money comes through the Department of External Affairs. CBC is the administrative home of RCI and sells services to RCI, such as the use of studios and lines. It is a very bizarre relationship with the CBC which has changed because of the special funding formula that is being used.

Senator MacDonald: If your point is right, then there has to be an amendment to the Broadcasting Act to take out section 46(2). Could the CBC or some lawyer argue that the CBC is providing an international service, if they are for all practical purposes running it? It is all very well to say "administrative". What about the journalism and editorial sides?

Mr. Gwiazda: If you look at the situation the way it functions, as the executive director pointed out, there are letters sent twice a year from his office to the President of the CBC saying, "This is what we are doing." CBC does not tell us how to do our programming. We have a very clear mandate which specifies what RCI is supposed to be doing. We are supposed to talk to the world about Canada. A side mandate is to talk to Canadians who are abroad and keep them up to date with what is going on.

The relationship with CBC is not an editorial one, even though that is what it says. No one in the CBC tells us how to do our programs. We have a very clear mandate that is journalistically even more severe than that of the CBC. The CBC's mandate says that its programming has to be objective, honest and fair. Our mandate adds that we have to balance everything within one program.

Senator MacDonald: I know that. I do not want to haggle this point. Regarding this matter of providing the service, if Hargreaves is running RCI, then you are responsible to Hargreaves. Hargreaves is a CBC employee. Therefore, he is responsible to the CBC. If Hargreaves says, "I don't like that particular thing," then you have to jump to that, do you not? You have to be responsible to someone.

Mr. Gwiazda: Honestly, as a broadcaster who sees things on a day-to-day basis, I cannot see that at my level. I would be surprised that there would be that close an editorial connection between the CBC and RCI because that is not how we function.

We have been given the independence to do our programming within the mandate that RCI has. Whether CBC legally had the right, we think not, but they seem to think they had the right because they did it.

Senator MacDonald: Mr. Chairman, I will get off this subject and give the other senators a chance. However, it is possible that it is the envied tradition of RCI that has caused your editorial and news approach; you balance the story in one section unlike a continuing story. You have not got that. You are

[Traduction]

anglaise comporte l'expression «shall provide», qui, de ce fait, comprend une obligation de fournir le service international. La CBC ne le finance pas, mais elle le fournit, n'est-ce pas?

M. Gwiazda: La CBC s'occupe maintenant de l'administration de RCI. Comme l'a expliqué le directeur administratif, Terry Hargreaves, l'argent provient du ministère des Affaires étrangères. La CBC s'occupe maintenant de l'administration de RCI et lui vend des services, par exemple l'utilisation des studios et des lignes. C'est une relation très bizarre avec la CBC, qui est devenue ce qu'elle est en raison de la formule de financement spéciale qui est utilisée.

Le sénateur MacDonald: Si votre argument est exact, il faut donc modifier la Loi sur la radiodiffusion pour en abroger le paragraphe 46(2). La CBC ou un avocat quelconque, pourrait-elle prétendre qu'elle fournit un service international si, en définitive, elle ne le fournit pas? C'est bien beau, le côté «administratif». Qu'en est-il des aspects journalistiques et éditoriaux?

M. Gwiazda: Si vous étudiez la façon dont la situation fonctionne, le directeur administratif a fait remarquer qu'il y avait, deux fois l'an, échange de lettres entre son bureau et celui du président de la CBC concernant les activités de RCI. La CBC ne nous dit pas comment établir notre programmation. Nous avons un mandat très clair, qui précise ce que RCI est censé faire. Nous sommes censés parler du Canada au monde entier. Nous avons pour mandat connexe de parler aux Canadiens qui se trouvent à l'étranger et de les tenir informés de ce qui se passe au pays.

La relation avec la CBC n'en est pas une de nature éditoriale, quoi qu'on en dise. Personne à la CBC ne nous dit comment faire nos émissions. Nous avons un mandat très clair, qui est, sur le plan journalistique, encore plus strict que celui de CBC. Le mandat de CBC dit que sa programmation doit se faire sous le signe de l'objectivité, de l'honnêteté et de l'équité. Dans notre mandat, chaque émission doit se conformer à cet objectif.

Le sénateur MacDonald: Je sais cela. Je ne veux pas débattre ce point. En ce qui concerne cette question de prestation de services, si Hargreaves dirige RCI, vous relevez donc de Hargreaves. Hargreaves est un employé de la CBC. Par conséquent, il relève de la CBC. Si Hargreaves dit: «Je n'aime pas ceci», il vous faudra donc obéir, n'est-ce pas? Vous devez relever de quelqu'un.

M. Gwiazda: Honnêtement, en qualité de diffuseur qui voit les choses d'une façon journalistique, je ne peux voir cela à mon niveau. Je serais surpris qu'il y ait un rapport éditorial si étroit entre la CBC et RCI, parce que ce n'est pas la façon dont nous fonctionnons.

On nous a donné l'autonomie nécessaire pour établir notre programmation en fonction du mandat de RCI. Nous ne croyons pas que la CBC ait légalement eu le droit, mais eux ont pensé qu'ils l'avaient, parce qu'ils l'ont fait.

Le sénateur MacDonald: Monsieur le président, je vais laisser de côté ce sujet et donner aux autres sénateurs une chance de parler. Toutefois, il est possible que la tradition enviable de RCI soit à la source de votre approche en matière d'éditorial et de nouvelles. Vous ne considérez qu'un aspect de l'histoire et ne la

[Texte]

carrying on the old tradition, though you are administratively responsible to the CBC. Therefore the CBC could argue that they are providing a service, even though they are not paying for it, even though they are not funding it.

Mr. Chairman, I will come back later.

The Deputy Chairman: They are all good questions, Senator MacDonald. You seem well versed in the background of the CBC. Maybe we should let you go on. However, since you have given the offer to others, we will give the floor to any other senator with questions.

Senator Roberge: Do you still work for RCI?

Mr. Gwiazda: Maggie does. I am in a strange situation. When I was cut three years ago from the service, I was transferred to domestic service as a permanent employee of the CBC but have now been seconded back to the shortwave service to work in the Canadian Forces Network.

Senator Roberge: Did the coalition exist in 1991?

Mr. Gwiazda: It existed. We started our activities and it is an *ad hoc* committee of people who came together because we were concerned about what was going on. We started almost immediately after the cuts and started off with a press conference in the National Press Gallery.

Senator Roberge: As a coalition at that time, did you make representations to CBC and to the board of CBC?

Mr. Gwiazda: Yes. To everyone. To ministers, to members of Parliament, to senators. We went to everyone we could think of.

Senator Roberge: I am not against the former government's cut as far as CBC is concerned. However, I have a soft spot for RCI. I am a little surprised that you were not able to convince CBC to reassess its priorities?

Mr. Harvey: If I can speak? I have no connection, no employment with RCI. I am just a very strong supporter.

I have a strong belief that CBC never understood what they had with RCI. Whenever a cut came to the CBC budget, the first thing that got hit was the RCI operation. When it came to the \$108- million budget and they had to cut, they said, "Scrap RCI". No questions asked. That is the first thing to go. That, in my opinion, was the attitude that they always had toward RCI.

Senator Roberge: Maybe RCI should have had an *examen de conscience* and tried to do a better job of selling the mother house.

Mr. Harvey: I think RCI has to do a better job of selling itself within Canada, for one thing. As we mentioned in our presentation, unfortunately a lot of people in Canada do not know what RCI is. I did a small article in the *Globe & Mail*

[Text]

regardez pas dans sa continuité. Mais vous ne faites pas cela. Vous perpétuez la vieille tradition, même si vous relevez de la CBC pour ce qui est de l'administration. Par conséquent, la CBC pourrait prétendre qu'elle fournit un service, même si elle ne le paie pas, même si elle ne le finance pas.

Monsieur le président, j'y reviendrai plus tard.

Le vice-président: Ce sont toutes là de bonnes questions, sénateur MacDonald. Vous semblez bien connaître le contexte de la CBC. Peut-être que nous devrions vous laisser poursuivre. Cependant, comme vous avez offert à d'autres de parler, nous laisserons la parole à tout autre sénateur qui veut poser une question.

Le sénateur Roberge: Travaillez-vous encore pour RCI?

M. Gwiazda: C'est le cas pour Maggie. Je suis placé dans une étrange situation. Lorsqu'on m'a éliminé du service il y a trois ans, j'ai été muté au service intérieur en qualité d'employé permanent de la CBC, mais j'ai maintenant été détaché au service des émissions sur ondes courtes pour travailler au réseau des Forces.

Le sénateur Roberge: La coalition existait-elle en 1991?

M. Gwiazda: Elle existait. Nous avons commencé nos activités, et c'est un comité spécial de personnes qui a été créé, parce que nous étions préoccupés par ce qui se passait. Nous avons commencé presque immédiatement après les coupures, par une conférence de presse à la galerie de la presse.

Le sénateur Roberge: Comme vous étiez déjà une coalition à l'époque, avez-vous fait des représentations à la CBC et à son conseil?

M. Gwiazda: Oui. À tout le monde. Aux ministres, aux parlementaires, aux sénateurs. Nous sommes allés vers tout le monde à qui nous pouvions penser.

Le sénateur Roberge: En ce qui concerne la CBC, je ne suis pas contre les coupures qu'a faites l'ancien gouvernement. Cependant, j'ai un faible pour RCI. Je suis un peu étonné que vous n'ayez pas été en mesure de convaincre la CBC de réévaluer ses priorités.

M. Harvey: Vous permettez? Je n'ai ni relations, ni lien d'emploi avec RCI. Je suis simplement un ardent défenseur.

Je crois fermement que la CBC n'a jamais compris tous les avantages de RCI. Toutes les fois où il fallait couper dans le budget de la CBC, c'était les activités de RCI qui en souffraient en premier. Quand est arrivé le budget de 108 millions de dollars et qu'ils ont dû faire des coupures, tout ce qu'ils ont trouvé à dire, c'est: «Fermez RCI». Sans poser de questions. C'est la première chose qui doit partir. À mon avis, c'est l'attitude qu'ils ont toujours eue envers RCI.

Le sénateur Roberge: Peut-être que RCI aurait dû faire un examen de conscience et essayer de mieux réussir à vendre la maison mère.

M. Harvey: D'abord, je pense que RCI doit mieux se faire connaître au Canada. Comme nous l'avons mentionné dans notre exposé, nombreux sont ceux qui, au Canada, ne savent pas ce qu'est RCI, ce qui est malheureux. Il y a environ deux ans, j'ai

[Text]

travel section a couple of years ago talking about using Radio Canada as a news source when you travel abroad. One small little box article got over 300 responses from Canadians, most of them, though, saying, "What is RCI, and is it true that I can actually hear this when I travel?"

RCI never had any budget left to publicize itself to Canadians. They were down to bare bones and now they are at the skeleton level. Any future cuts — and Mr. Hargreaves pointed out the cuts that will happen in the next few years — are cutting away bone. Anything we cut now will have a dramatic impact on what happens to this service. If we do not stop it now, we are really in big trouble.

Senator Roberge: We may get more answers, I imagine, to my question from Mr. Simon.

Senator MacDonald: As a supplementary, I hesitate to mention this but I have noticed that a lot of people confuse RCI with the CBC. Every government, particularly the recent government, the government of which I am a member, the Mulroney government, had demonstrated paranoic attitudes towards the CBC. They thought that the CBC was lying awake at night trying to get them.

Senator Davey: Excuse me? Who was trying to get who?

Senator MacDonald: They thought that the CBC was going to get the Tories. The Tories had this attitude and it was demonstrated in a number of ways.

It is only a matter of time until the present government, after five or six years, starts to complain in caucus about the CBC lying awake at night thinking of how to get at them. It is because of the independence of the material appearing on it. It just happens. We are all politicians. We know how these things happen.

I noticed that, when you try to get support for RCI, the first thing to come into the minds of the people listening is, "The CBC! To hell with them. We are not going to give them another cent. Did you hear that program the other night when they did such and such a thing?" It has nothing to do with RCI. But you were damned with the association with CBC in the minds of a lot of politicians. That is just a passing comment.

The Deputy Chairman: Senator MacDonald, I thought the CBC was against the veterans of Canada and were seeming to destroy that group.

Senator Roberge: But not RCI.

The Deputy Chairman: No, not RCI, but I thought the CBC was. In my province, as you know, for many years, we used to condemn the CBC and the CNR. They were always the bad

[Traduction]

signé dans la section «Voyages» du *Globe and Mail* un court article dans lequel j'invoquais l'utilisation de Radio-Canada comme source d'information à l'occasion de voyages à l'étranger. Or, ce petit encadré a suscité plus de 300 réponses de la part des Canadiens. Cependant, la plupart d'entre eux disaient: «Qu'est-ce que RCI? Est-ce vrai que, en voyage, je peux écouter ce poste?»

Il n'est jamais resté assez d'argent à RCI pour se faire connaître auprès des Canadiens. Il ne restait à l'organisme que les os et la peau. Maintenant, il est réduit à l'état de squelette. Si on procède à d'autres réductions — et M. Hargreaves a souligné que des réductions seront effectuées au cours des prochaines années — on s'attaquera au squelette. Toutes les réductions auxquelles nous procédons maintenant auront des répercussions marquées sur le sort qui attend le service. Si nous ne nous arrêtons pas maintenant, nous allons au devant de graves problèmes.

Le sénateur Roberge: Je suppose que M. Simon pourra fournir d'autres réponses à ma question.

Le sénateur MacDonald: À titre de question supplémentaire, je dirai — même si j'hésite à le faire — que j'ai remarqué que bon nombre de personnes confondent RCI et la CBC. Chaque gouvernement, et particulièrement le récent gouvernement, le gouvernement auquel j'appartiens, le gouvernement Mulroney, a fait preuve, envers la CBC, d'attitudes marquées par la paranoïa. Ils s'imaginaient que les gens de la CBC se levaient la nuit pour tenter de s'en prendre à eux.

Le sénateur Davey: Pardon? Qui tentait de s'en prendre à qui?

Le sénateur MacDonald: Ils croyaient que les gens de la CBC allaient s'en prendre aux Conservateurs. Les Conservateurs avaient cette attitude. On en a eu un certain nombre de preuves.

Il faudra peu de temps — peut-être cinq ou six ans — avant que le présent gouvernement ne commence à se plaindre, au sein du caucus, des gens de la CBC et à dire qu'ils se lèvent la nuit pour tenter de s'en prendre à eux. Cela s'explique par le caractère indépendant des documents qu'on y présente. Voilà ce qui se produit. Nous sommes tous des politiciens. Nous savons comment ces choses se produisent.

Lorsqu'on cherche à trouver du soutien pour RCI, j'ai noté que la première chose qui vient à l'esprit des personnes qui m'écoutent est la suivante: «La CBC! Le diable l'emporte. Nous n'allons pas lui donner un autre sou. Avez-vous vu cette émission, l'autre soir? On y a fait ceci ou cela.» Cela n'a rien à voir avec RCI. Dans l'esprit de bon nombre de politiciens, RCI est condamné par association avec la CBC. Ce n'est là qu'un commentaire en passant.

Le vice-président: Sénateur MacDonald, j'ai pensé que la CBC était contre les anciens combattants. Elle me donnait l'impression de vouloir détruire ce groupe.

Le sénateur Roberge: Mais pas RCI.

Le vice-président: Non, pas RCI, mais j'ai pensé que c'est ce que la CBC cherchait à faire. Dans ma province, comme vous le savez, nous avons eu pour habitude, pendant de nombreuses

[Texte]

fellows — until your government came along and then we could use them for an excuse.

Senator Davey: I guess I am an ingenue because I strongly support the CBC. You all know that. I think we have given the CBC a rough ride for too long and I hope that the new leadership at the CBC will move the CBC in a new and significant direction.

I believe very strongly in the CBC, but I believe very strongly in your project. I am 100 per cent supportive. But let's not start hammering the CBC.

You fellows have gone all around the circle. I support you 100 per cent. Now, what am I supposed to do to help you?

By the way, I like the CBC. I made that clear.

Mr. Gwiazda: I do not think we are against the CBC. One of the problems with our relationship with the CBC — and I speak as a coalition member, rather than as a member of RCI — is that this kind of thing happens. Suddenly everybody starts talking about the CBC instead of talking about RCI. That is one of the serious difficulties of being associated with the CBC, as much as we may like or dislike some of their programming.

In terms of what we would like the Senate to do, it is essential for you, given your capacity to look at these situations — you have been the most patient in terms of looking at a very common sense question. Everybody agrees that the service is good. What do we do about it?

We have to find ways, and if you have the weight to do so, tell the government in your report to restore the budget. Do not just restore it. Build it up. We need more. There is absolutely no good economic argument against that. If, on a superficial level, we look at a \$6.5 million saving. That is it. It is a superficial saving.

If you analyze the impact of the service, and it has been repeated in all kinds of different ways, our impact went far beyond our means. If we were second to the BBC, which has 18 times our budget, we were doing something very good. But there is a limit to how much can be cut.

The other question which has been raised by both Mr. McEwan and Mr. Hargreaves is backtracking on the original agreement by the Mulroney government by reducing the budget by a certain percentage each year. That was not part of the deal. As a short-term measure, I think you should call on the government and say, "Whoa, this is not the agreement that was signed with Radio Canada International."

As the committee, you should look at what happened. It is very good for all of us to be in favour of a strong Radio Canada International. But what happens next year if somebody once again says, "Let's eliminate Radio Canada International."

[Text]

années, de condamner la CBC et le CN. Ils étaient toujours les mauvais sujets — jusqu'à l'avènement de votre gouvernement. Nous avons ensuite pu nous en servir comme prétexte.

Le sénateur Davey: Je dois être un ingénu parce que j'appuie fortement la CBC. Vous le savez tous. Je pense que nous avons malmené la CBC pendant trop longtemps, et j'espère que la nouvelle direction donnera à la CBC une orientation nouvelle et significative.

Je crois très fermement en la CBC, et je crois fermement en votre projet. Je vous appuie à 100 p. 100. Mais ne commençons pas à accabler la CBC.

Vous et vos collègues avez fait le tour de la question. Je vous appuie à 100 p. 100. Dites-moi maintenant comment je suis censé vous aider.

Soit dit en passant, j'aime la CBC. Je l'ai indiqué clairement.

M. Gwiazda: Je ne crois pas que nous nous opposons à la CBC. L'un des problèmes que pose notre relation avec la CBC — et je parle en tant que membre de la coalition, plutôt que comme membre de RCI — est que des choses comme ça arrivent. Soudainement, chacun parle de la CBC plutôt que de RCI. C'est là une des grandes difficultés que revêt le fait d'être associé à la CBC, quel que le soit le plaisir ou le déplaisir que nous procurent certaines de leurs émissions.

Quant à ce que nous aimerions que le Sénat fasse, il est essentiel, étant donné votre capacité d'examiner ces situations, que vous — vous êtes ceux qui avez fait preuve de la plus grande patience dans l'examen d'une question très terre-à-terre. Chacun s'entend pour dire que le service est bon. Alors, que faut-il faire?

Nous devons trouver des moyens et, si vous disposez du pouvoir de le faire, demandez au gouvernement, dans votre rapport, de rétablir le budget. Il ne suffit pas de le rétablir. Il doit être augmenté. Nous avons besoin de plus. Absolument aucun argument économique valable ne s'y oppose. Si, à un niveau superficiel, nous considérons des économies de 6,5 millions de dollars — voilà. Il s'agit d'économies superficielles.

Si on analyse les répercussions du service — et on l'a répété de toutes les manières — les effets que nous produisons vont bien au-delà de nos moyens. Pour être deuxième, derrière la BBC, dont le budget est 18 fois supérieur au nôtre, nous devons exceller dans certains domaines. Mais il y a une limite aux réductions qu'on peut effectuer.

L'autre question soulevée par MM. McEwen et Hargreaves confirme le recul du gouvernement Mulroney par rapport à l'entente initiale. Chaque année, le budget était réduit d'un certain pourcentage. Cela ne faisait pas partie de l'accord. Comme mesure à court terme, je pense que vous devriez communiquer avec le gouvernement et dire : «Un instant, cela ne fait pas partie de l'entente signée avec Radio-Canada International.»

En tant que comité, vous devriez examiner ce qui s'est produit. Nous sommes tous favorables à un organisme en bonne santé. C'est très bien. Mais que se produira-t-il si, l'année prochaine, quelqu'un propose une fois de plus d'éliminer Radio-Canada International?

[Text]

How is it possible that we can even entertain the idea? It was entertained. How is it possible that one of the scenarios presented on dealing with RCI and how to save money, was, "Let's put the lights on and re-broadcast CBC and Radio Canada programming?" How is that possible? Surely we are not some kind of little country that is not capable of at least putting a few people — it was 200 people — in front of a few microphones and telling the world this is a wonderful country.

There is another thing the committee should insist on. This is perhaps the icing on the cake, but for us it is a fundamental question. There had better be an increase in the budget to ensure a promotion of RCI. If you have this great service, should we not tell Canadians about it? Should we not tell people outside the country about it? If you are really proud of this service, do it.

I had a conversation with our former executive director at a certain point when we were in a situation and the scenarios were being worked on. He told me about one of the potential scenarios coming up, a \$7 million cut to the budget.

I do not want to qualify his reaction, but my reaction was, I cannot see this. We cannot continue to accept cut after cut. We will be totally dismembered into a shadow of a service that used to exist.

I used to be very, very proud of the RCI symbol. I used to be a very strong supporter of Radio Canada International. I have difficulty justifying that pride in 1994 when I see the less-than-minimal service that we are giving out.

There are people who are burning themselves out in RCI right now, trying to put a service on without sufficient means.

The suggestions we are making for extra funding may seem wishful thinking, may seem unreasonable in context. But look at the big picture. Look at Canada. Look at the government budget. What is \$20 million? It is a lot for an individual citizen, but the benefits of the service far outweigh that spending. If we are all so convinced that the shortwave service is so good, why have we not managed to convince the governments in place to realize that and to protect RCI? We have to be a protected service that cannot be attacked so easily, either by the CBC or by a specific government or by any body.

Senator Davey: Let's imagine a return to the good old days when you guys were on a roll. That will inevitably happen again that you will be back doing the things that you have done so well. For now, this is a hypothetical question. When that happens, because I believe it will, is it possible in the coming days, or in what we might call the good old days, that RCI does not pay any attention to the Canadian electorate?

[Traduction]

Comment pouvons-nous nous-même envisager une telle idée? On l'a pourtant fait. Pour régler la question de RCI et économiser de l'argent, comment peut-on contempler, parmi les scénarios possibles, la possibilité de repartir à neuf et de rediffuser les émissions de la CBC et de Radio-Canada? Comment est-ce possible? Je ne peux pas croire que nous sommes un petit pays incapable de placer quelques personnes — 200 en l'occurrence — devant quelques microphones pour dire au monde que le Canada est extraordinaire.

Il y a une autre chose sur laquelle le comité devrait insister. On pourra peut-être considérer qu'il s'agit de quelque chose de frivole, mais, pour nous, il s'agit d'une question fondamentale. Pour assurer la promotion de RCI, il faudra qu'on augmente le budget. On dispose de ce grand service, ne faudrait-il pas le faire connaître aux Canadiens? Ne devrions-nous pas le faire connaître aux personnes de l'extérieur du pays? Si on est vraiment fier de ce service, allons de l'avant.

À l'époque où nous faisons face à des difficultés et où les scénarios étaient élaborés, j'ai eu une conversation avec notre ancien directeur général. Il a évoqué l'un des scénarios éventuels qui se présentaient, à savoir une réduction du budget de 7 millions de dollars.

Je ne veux pas qualifier sa réaction, mais la mienne a été la suivante: c'est impossible. On ne peut continuer d'essayer réduction après réduction. Nous ne serons plus que l'ombre du service qui a déjà existé.

J'ai déjà été très, très fier du symbole que représente RCI. J'ai déjà été un ardent défenseur de Radio-Canada International. En 1994, lorsque je considère le service moins que minimal que nous offrons, j'ai du mal à justifier cette fierté.

Au moment où on se parle, les personnes s'épuisent à RCI pour tenter d'offrir un service sans moyens suffisants.

Dans le contexte, l'augmentation du financement que nous proposons peut avoir l'allure de vœux pieux et sembler déraisonnable. Mais considérons le portrait d'ensemble. Considérons le Canada. Considérons le budget gouvernemental. Qu'est-ce que 20 millions de dollars? Pour un particulier, c'est beaucoup, mais les avantages du service justifient pleinement cette dépense. Si nous sommes tellement convaincus que le service à ondes courtes est si bon, pourquoi n'avons-nous pu convaincre les gouvernements en place d'en prendre conscience et de protéger RCI? Nous devons constituer un service protégé qui ne peut être attaqué si facilement, que ce soit par la CBC, un gouvernement donné ou qui que ce soit.

Le sénateur Davey: Revenons en arrière, à l'époque où vos affaires étaient florissantes. Inévitablement, vous recommencerez un jour à faire ce que vous avez fait si bien. Pour l'instant, il s'agit d'une question hypothétique. Lorsque cela se produira — car je crois que ça se produira — est-il possible que, dans les jours qui suivront, RCI ne s'intéresse pas suffisamment à l'électorat canadien, ou que RCI, dans ce qu'on pourrait appeler le «bon vieux temps», ne s'y soit pas assez intéressé?

[Texte]

In other words, I do not think most Canadians know anything about RCI. RCI has made a mistake in allowing that to happen. I hope, when we get up off the floor, that will not be allowed to happen. Is that a valid point or not?

Mr. Gwiazda: It is a totally valid point. There was a period under the directorship of Betty Zimmerman, and this is a few years ago, where there were television ads on CBC for RCI. Years after the fact, I have had people coming up to me to say they remember seeing RCI on the television.

You are totally right. Public relations was not seen as a priority. One of the things the committee might want to investigate is getting a hold of the BBC. If they are so successful, talk to the people whose only job at the BBC is convincing the government of how effective they are, of using all the audience mail they have, using all the kinds of economic deals that were made, and all the kinds of feedback that come. Talk to the people at the BBC and ask them why they think it is important to do this. Ask them how effective this is. You will find that is one way of surviving.

There are other stations who have managed, despite their size, to be very effective, but you have to prove that to the Canadian taxpayers — that is one of the biggest binds. Our listeners are not Canadian taxpayers. Our majority mandate audience, the foreign audience, are not the ones who pay our bills.

Senator Davey: What do the Americans do? Can you tell us?

Mr. Harvey: The Voice of America, which is the international service for the United States, and the BBC work very closely together with a joint project of audience research. They do surveys. They do studies. They look at who is listening, where they are listening. They analyze what is happening with these services.

Senator Davey: This is a joint operation?

Mr. Harvey: They have independent departments, but they do a lot of joint projects. We have had them appear at various conferences which our radio clubs have put together. They do a lot of research.

The second most important department in an international broadcasting organization is the listener-input, the audience relations department. If we are on the air and we are transmitting signals all over the world, and nobody is out there listening, what is the point? Therefore, the next thing you have to look at, after you have put those programs on the air, is where they are going, who is listening, what people are getting out of them. You have to spend some money doing that, making yourself known in the public eye and in the listeners' minds, that you are out there, that you care about what you are doing, and you care about how they react to what you do.

[Text]

En d'autres mots, je crois que la plupart des Canadiens ne savent rien de RCI. En permettant que cela se produise, RCI a commis une erreur. Lorsque la situation se rétablira, j'espère qu'on ne permettra plus que cela se produise. S'agit-il d'un point valable, ou non?

M. Gwiazda: C'est un point tout à fait valable. Sous la direction de Betty Zimmerman, il fut un temps — c'était il y a quelques années — où la CBC a diffusé des annonces télévisées au sujet de RCI. Des années plus tard, des gens viennent me voir pour me dire qu'ils se souviennent d'avoir entendu parler de RCI à la télévision.

Vous avez totalement raison. Les relations publiques ne faisaient pas partie de l'ordre de priorité. Le comité voudra peut-être parler aux gens de la BBC. S'ils connaissent tant de succès, c'est parce qu'il y a, à la BBC, des gens dont le seul travail consiste à convaincre le gouvernement de l'efficacité de l'organisme, à l'aide de l'ensemble des lettres reçues des auditeurs, des accords économiques conclus et des rétroactions reçues. Parlez-leur. Parlez aux gens de la BBC et demandez-leur pourquoi ils estiment qu'il est important d'agir ainsi. Demandez-leur de vous parler de l'efficacité du processus. Vous constaterez qu'il s'agit d'un moyen de survie.

Malgré leur taille, il y a d'autres stations qui ont réussi à faire preuve d'une grande efficacité, mais on devra en faire la démonstration aux contribuables canadiens — c'est là une des principales contraintes. Nos auditeurs ne sont pas les contribuables canadiens. La principale audience à laquelle nous nous adressons en vertu de notre mandat, à savoir l'audience étrangère, n'est pas celle qui paie les factures.

Le sénateur Davey: Que font les Américains? Pouvez-vous nous le dire?

M. Harvey: *The Voice of America*, le service international des États-Unis, et la BBC travaillent en très étroite collaboration à un projet conjoint de recherche sur les audiences. On effectue des enquêtes. On effectue des études. On cherche à définir qui sont les auditeurs et les endroits où ils se trouvent. On analyse la situation de ces services.

Le sénateur Davey: Il s'agit d'une activité conjointe?

M. Harvey: Ils possèdent des services autonomes, mais ils effectuent bon nombre de projets conjoints. Ils ont pris la parole à l'occasion de diverses conférences organisées par nos radio-clubs. Ils effectuent beaucoup de recherche.

Au sein d'un organisme international de radiodiffusion, le deuxième service en importance a trait à la participation des auditeurs. Il s'agit du service des relations avec les auditeurs. À quoi bon diffuser des informations et transmettre des signaux dans le monde entier si personne n'écoute? Par conséquent, une fois ces émissions diffusées, la deuxième chose à faire consiste à se demander où elles sont, qui les écoute et ce qu'on en retire. Pour ce faire, on doit dépenser un peu d'argent, se faire connaître auprès du public et des auditeurs, faire savoir qu'on est là, qu'on se préoccupe de ce qu'on fait et que la réaction du public est importante.

[Text]

In the last couple of years at Radio Canada, there is almost nothing in place that can adequately deal with a response from listeners. That was a luxury. We just could not afford to do that in the way we should be doing it.

When we try to come and give as many accurate figures as we can about listeners and what they want and how they are reacting, it is very hard for us to accumulate that information because we do not have the resources. The Voice of America and BBC have departments to do that and to justify it. When it comes time to fund BBC or VOA, a representative from that department goes to the government and says, "Here it is. This is what we are doing. Here is the reaction. Here is the documentation to prove it." We have a difficult time doing that.

The Deputy Chairman: Any other questions?

Senator Davey: I am too embarrassed to ask my next question. I really am.

The Deputy Chairman: We have other witnesses we want to get to this afternoon.

Senator MacDonald: Come on.

Senator Davey: My question is profoundly stupid, and it is opposed to everything I believe. I hope I am wrong. I just do not believe in the question I am asking, but has anybody anywhere in the world gone into the privatization of this kind of radio?

Mr. Gwiazda: It is very difficult because the only people who can really pay for an international service are governments. The only people who can, with credibility, have a service like Radio Canada International or the BBC, is the government. Apart from CNN and MTV, you really do not have, especially in terms of radio, international services that are possible.

There is the question of advertising which was brought up yesterday and that is similar to the question of privatization. There is no commercial possibility. The only people who manage to survive, for instance, in the United States on the shortwave are religious broadcasters. They have their own funds. Every single experiment at this has failed in terms of advertising.

If I could add something to our presentation, and I am not sure if this is an appropriate request or not — actually two things.

The Deputy Chairman: Hurry before it is three things.

Mr. Gwiazda: Okay. We could be here forever, senator.

You have seen all kinds of witnesses come here. You will see other witnesses coming here and you will wonder whether it is worth it. The senator asked if this is a hopeless cause or not. There are people all around this world, whether inside the country or outside the country, who are waiting for you. Some of you may even have received letters from people outside the country because people talk about this. People still have hope that,

[Traduction]

Depuis environ deux années, à Radio-Canada, il existe à peu près aucun moyen de traiter adéquatement les réactions de l'auditeur. C'est considéré comme un luxe. À ce chapitre, nous ne pouvons tout simplement pas nous permettre de faire ce que nous devrions.

Lorsque nous tentons de présenter un aussi grand nombre de données que possible au sujet de nos auditeurs, de ce qu'ils veulent et de leurs réactions, nous éprouvons de très grandes difficultés parce que nous ne disposons pas des ressources nécessaires. *The Voice of America* et la BBC disposent de services chargés de recueillir ces données et de les justifier. Lorsque vient le moment de subventionner la BBC ou VOA, un représentant de ces services se présente devant le gouvernement et dit: «Voilà. C'est ce que nous faisons. Voici les réactions. Voici les documents à l'appui.» Nous avons de la difficulté à faire la même chose.

Le vice-président: Y a-t-il d'autres questions?

Le sénateur Davey: Ma prochaine question est si embarrassante que j'hésite à la poser. Vraiment.

Le vice-président: Nous voulons entendre d'autres témoins cet après-midi.

Le sénateur MacDonald: Allez.

Le sénateur Davey: Ma question est profondément stupide et elle va à l'encontre de tout ce en quoi je crois. J'espère avoir tort. Je ne crois pas du tout à la question que je vais poser. A-t-on déjà, ailleurs dans le monde, privatisé ce genre de radio?

M. Gwiazda: C'est très difficile parce que les gouvernements sont les seuls qui peuvent véritablement assumer les coûts d'un service international. Il n'y a que les gouvernements qui peuvent, avec crédibilité, posséder un service comme Radio-Canada International ou la BBC. Si on excepte CNN et MTV, il n'est pratiquement pas possible de créer des services internationaux, surtout dans le domaine de la radio.

Hier, on a parlé de la publicité, et cela s'apparente à la question de la privatisation. Sur le plan commercial, les possibilités sont nulles. Aux États-Unis, par exemple, les seules personnes qui parviennent à survivre dans le domaine de la radio à ondes courtes sont les radiodiffuseurs religieux. Ils disposent de leurs propres fonds. Dans le domaine de la publicité, toutes les expériences se sont soldées par un échec.

Je ne sais si je puis me permettre d'ajouter quelque chose à notre exposé, et je ne suis pas convaincu qu'il s'agisse d'une demande appropriée — au fait, il s'agirait de deux choses.

Le vice-président: Dépêchez-vous avant qu'il y en ait trois.

M. Gwiazda: D'accord. Sénateur, nous pourrions demeurer ici jusqu'à la fin des temps.

Toute sorte de témoins se sont présentés devant vous. D'autres comparaitront, et vous vous demanderez si l'exercice en vaut la peine. Le sénateur a demandé s'il s'agissait ou non d'une cause perdue. Dans le monde entier, il y a des gens, à l'intérieur ou à l'extérieur du pays, qui attendent après vous. Il se peut même que certains d'entre vous aient reçu des lettres de personnes de l'extérieur du pays, parce qu'on discute de cette question. Parce

[Texte]

because parliamentarians like you are interested, there is still a possibility to restore the service.

Some of you may be aware that the foreign minister of the Slovak Republic was in Ottawa yesterday. We had a letter hand delivered to us yesterday, and I would like to read it to you. It says:

Dear Sirs,

Radio Canada International was doing an invaluable job of informing and communicating information otherwise unavailable to our listeners in Slovakia.

We strongly urge you to reopen the Slovak section as a means to communicating to our listeners a truthful report of events here in Canada and abroad.

It is signed by the Minister of Foreign Affairs of the Slovak Republic, Edward Kukan.

This is just one example. There millions of people around the world that care about RCI.

One final request, Mr. Chairman. You will hear many witnesses. They will give you a lot of information. There are things we have not been able to address right now because you are limited in your time. We would appreciate, if possible, to have a chance, as the coalition, to rebut some of the testimony you will hear.

We have been at this for more than three years. We know the situation of RCI inside and out. Approaches of certain bodies and individuals will perhaps get you thinking in certain directions, and we would appreciate an opportunity to address those issues.

The Deputy Chairman: Thank you for appearing before us today.

We should like to ask you something. As the hearings move closer to an end, please pay a little attention to what we are doing in this committee and let the rest of the world know what we are doing. Would you be prepared to come back to give us your views on the thoughts we hear from others?

Mr. Harvey: We have given this committee and hearing worldwide publicity on shortwave already, which you may or may want be aware of. Through our listeners' organization, other broadcasting stations around the world are listening to us. They are concerned about what is happening here. They may go through the same processes at some point in time. They have taken valuable air time to tell their listeners around the world about what you people are doing right now.

The Deputy Chairman: Give them Finlay MacDonald's name so they write to him.

Mr. Gwiazda: We will do that.

[Text]

qu'il y a des parlementaires comme vous qui sont intéressés, des gens espèrent encore qu'il sera possible de restaurer le service.

Certains d'entre vous savent peut-être que le ministre des Affaires étrangères de la République de Slovaquie était à Ottawa hier. Hier, un messenger nous a remis une lettre, et j'aimerais vous la lire. Voici:

Messieurs,

Dans l'information et la communication d'informations auxquelles les auditeurs de la Slovaquie n'auraient autrement pas accès, Radio-Canada International jouait un rôle d'une valeur inestimable.

Pour que les événements qui surviennent ici, au Canada, et à l'étranger soient fidèlement rapportés, nous vous prions instamment de rouvrir l'antenne slovaque de RCI.

C'est signé par le ministre des Affaires étrangères de la République de Slovaquie, Edward Kukan.

Ce n'est qu'un exemple. Dans le monde entier, il y a des millions de personnes que le sort de RCI préoccupe.

Une dernière demande, monsieur le président. Vous entendrez de nombreux témoins. Ils vous fourniront beaucoup d'informations. En raison des contraintes de temps auxquelles vous faites face, il y a certaines choses que nous n'avons pu aborder. Si cela était possible, nous aimerions avoir la possibilité, en notre qualité de représentants de la coalition, de réagir à certains des témoignages que vous entendrez.

Nous nous intéressons à cette question depuis plus de trois ans. Nous connaissons à fond la situation de RCI. Les démarches de certains organismes et particuliers vous feront peut-être pencher dans certaines directions, et nous aimerions avoir la possibilité d'aborder ces questions.

Le vice-président: Je vous remercie d'avoir comparu devant nous aujourd'hui.

Nous aimerions vous demander quelque chose. À mesure que les audiences s'approchent de la fin, nous aimerions que vous vous intéressiez de près à ce que fait le comité et que vous laissiez savoir au reste du monde ce que nous faisons. Seriez-vous disposé à revenir pour nous présenter vos vues sur les réflexions d'autres témoins?

M. Harvey: Sur ondes courtes, nous avons déjà donné au comité et aux audiences une publicité mondiale. Je ne sais si vous étiez au courant ou non. Par l'entremise de notre organisme regroupant des auditeurs, d'autres stations de radiodiffusion du monde nous écoutent. Ils s'intéressent à ce qui se produit ici. Un jour ou l'autre, il est possible qu'ils passent par une même procédure. Ils ont utilisé un temps d'antenne précieux pour mettre leurs auditeurs du monde entier au courant de ce que vous faites présentement.

Le vice-président: Dites-leur d'écrire à Finlay MacDonald.

M. Gwiazda: Ce sera fait.

[Text]

Senator MacDonald: In your brief, you ask these questions, among others: Who made the decision that RCI would either be eliminated or have a reduced budget? Why were some ministries contacted for financial help and input, and such an obvious one as tourism left out?

Can you give us guidance? Who should we ask? I do not want to be conspiratorial, but do you have a hit list?

Mr. Gwiazda: We do not have a total hit list. One of the first people you should contact is Peter Daniel, who was, in 1991 —

Senator MacDonald: We do not have the funds to bring him back, Mr. Chairman. He is in South America.

Mr. Gwiazda: You could perhaps also contact the executive-director of RCI, who was involved in part of the process, and find out who were the 12, 14 members of the special committee looking into this matter. I would also suggest that you find out who in External Affairs was doing the research to find out how valuable the service is.

I will give you an example of the kind of research they did. They would phone up an embassy and ask the ambassador, "Do you listen to RCI, and is it useful?" A Canadian ambassador, whom I will not name, said, "No, I do not listen to it, and I do not see the point in keeping it."

You may remember that Senator Roberge mentioned the difficulties he had with embassies in obtaining information on RCI. I do not want to use too wide a paint brush across the Department of External Affairs — I am sure we have many allies — but many people in embassies around the world, when their phone lines were jammed with phone calls from irate listeners, would report back to Canada saying, "We have had a few phone calls."

Listeners have repeatedly tried to get answers from embassies around the world and could get no answers. There is an embassy in a specific country where an aid worker told me, "Your Canadian embassy is using BBC newscasts instead of RCI newscasts to teach their nationals English so they can function well in Canada."

I cannot understand why our embassies and so many people connected with our supposed ally, External Affairs, would not know about RCI and would not make sure that brochures were available. I do not understand why they would do those things when their stated goal is to promote Canada. Surely, part of that is to promote the daily voice of Canada to the world.

We have many things we could talk about.

[Traduction]

Le sénateur MacDonald: Dans votre mémoire, vous posez, entre autres, ces questions: Qui a décidé que RCI devait être éliminé, ou que son budget devait être réduit? Pourquoi a-t-on communiqué avec certains ministères pour les inviter à présenter leurs commentaires et à apporter leur aide, tandis que d'autres, par exemple celui du tourisme — dont l'intérêt est évident — ont été laissés de côté.

Pouvez-vous nous donner certaines orientations, à qui devrions-nous nous adresser? Je ne veux pas jouer les conspirateurs, mais avez-vous une liste noire?

M. Gwiazda: Nous ne disposons pas d'une liste noire complète. L'une des premières personnes avec qui vous devriez communiquer est Peter Daniel qui, en 1991, était —

Le sénateur MacDonald: Nous ne disposons pas des fonds nécessaires pour le rapatrier, monsieur le président. Il est en Amérique du Sud.

M. Gwiazda: Peut-être aussi pourriez-vous communiquer avec le directeur général de RCI, qui a joué un rôle dans le processus, et établir qui étaient les 12 ou 14 membres du comité spécial chargés d'étudier cette question. Je vous suggérerais aussi de déterminer qui, au ministère des Affaires extérieures, effectuait les recherches qui devaient permettre de démontrer la valeur du service.

Je vais vous donner un exemple du genre de recherche qu'ils effectuaient. Ils téléphonaient à une ambassade et demandaient à l'ambassadeur: «Écoutez-vous RCI? S'agit-il d'un service utile?» Un ambassadeur canadien, dont je tairai le nom, a répondu: «Non, je n'écoute pas cette radio, et je ne vois pas pourquoi on devrait la maintenir.»

Vous vous rappellerez que le sénateur Roberge a évoqué les difficultés qu'il avait eues à obtenir des ambassades des renseignements au sujet de RCI. Je ne voudrais pas trop généraliser la situation en vigueur au ministère des Affaires étrangères — je suis sûr que nous comptons sur de nombreux alliés — mais bon nombre de personnes, dans les ambassades du monde, ont rapporté au Canada qu'ils avaient reçu «quelques coups de téléphone», tandis que leurs lignes téléphoniques étaient monopolisées par des auditeurs en colère.

À de nombreuses reprises, les auditeurs ont tenté d'obtenir des réponses des ambassades partout dans le monde, mais en vain. Dans une ambassade précise, une personne oeuvrant dans le domaine de l'aide humanitaire, m'a dit: «L'ambassade canadienne utilise des nouvelles de la BBC plutôt que celles de RCI pour enseigner l'anglais aux nationaux de manière à les préparer à bien fonctionner au Canada.»

Je ne comprends pas pourquoi nos ambassades et un si grand nombre de personnes liées à notre allié supposé, c'est-à-dire le ministère des Affaires extérieures, ne connaissent pas RCI et ne veillent pas à ce que des dépliants soient disponibles. Comme leur but avoué consiste à faire la promotion du Canada, je ne comprends pas pourquoi ils font ces choses. À coup sûr, une part de ce travail consiste à promouvoir la voix quotidienne du Canada dans le monde.

Il y a nombre de sujets dont nous pourrions parler.

[Texte]

The Deputy Chairman: Thank you, but we do not have the time to hear them all this afternoon.

Our next witness is Mr. Andrew Simon, who was executive-director of RCI from the fall of 1989 to April of 1991.

Mr. Simon, perhaps you can give us a 20-minute dissertation on your thoughts in relation to this issue and some recommendations as well.

Mr. Andrew Simon, former Executive Director of Radio Canada International: I am here, Mr. Chairman, primarily to answer your questions. I have a few observations, in part on what I have heard in the last few minutes. I will speak for a few minutes, and then I would be happy to any questions you may have, to the best of my ability.

With respect to this business about the right to close, the Order-in-Council, which created the relationship with CBC, says that the CBC will operate RCI in consultation with External Affairs. Those are very important words, wherever the money is coming from. Previously, when the money was coming from CBC budgets, that was part of the arrangement; and afterward, it stayed the arrangement. When I was in office, that particular part of the equation, it appeared to me, was not followed. As we heard before, the board of directors of the CBC made this decision.

By the way, I am happy to be here talking to you without any party line. I am retired, so I can talk to you in a straight-forward manner.

I happen to know for a fact that External Affairs was not consulted. Further, it was not even aware of the decision to close or even the possibility of closing. They were not aware of that decision at the very highest level of that ministry. I think there certainly was no consultation on the subject. So "the CBC will operate in consultation with...", I think that part of the agreement was breached.

With respect to the other question Senator MacDonald put to Mr. Gwiazda about the mandate being fulfilled in a certain way or at a certain level; the problem with that question is that fulfilling a mandate is relative. Right now you could argue that maybe one per cent of the mandate is being fulfilled. Before the cut in 1991, you could argue that 50 per cent of the mandate was fulfilled. If you doubled the budget, then you could say that perhaps 75 per cent of the mandate was fulfilled. It is a relative question.

To broadcast to China in Chinese or to broadcast Arabic to the Middle East, which RCI is doing, is better than nobody from Canada was broadcasting to those places in those languages. That part of the mandate is being fulfilled. Something is being fulfilled, but not a whole lot.

The question you asked, senator, is not a "yes" or "no" question, but a relative question. A small part of the mandate is being fulfilled. About twice as much of it was fulfilled before the cut when the broadcasting took place in 14 languages. Even

[Text]

Le vice-président: Merci, mais nous n'avons pas le temps de les aborder tous cet après-midi.

M. Andrew Simon, qui a été directeur général de RCI de l'automne 1989 au mois d'avril 1991, est notre témoin suivant.

Monsieur Simon, vous pourriez peut-être nous exposer en 20 minutes les réflexions que vous inspire cette question. Peut-être aussi pourriez-vous nous faire certaines recommandations.

M. Andrew Simon, ex-directeur général de Radio-Canada International: Monsieur le président, je suis d'abord ici pour répondre à vos questions, j'aimerais faire quelques observations, en partie sur ce que j'ai entendu il y a quelques minutes. Je parlerai pendant quelques minutes, après quoi je répondrai avec plaisir à vos questions, au meilleur de ma connaissance.

En ce qui a trait à la question du droit de fermeture, le décret qui établissait la relation avec la CBC stipulait que la CBC devait exploiter RCI en consultation avec le ministère des Affaires extérieures. Comme il est question de savoir d'où provenait l'argent, ce sont là des mots très importants. Auparavant, à l'époque où l'argent provenait des budgets de la CBC, cela faisait partie de l'accord; après, l'accord est demeuré. À l'époque où j'exerçais mes fonctions, ce point particulier de l'équation, me semblait-il, n'était pas respecté. Comme nous l'avons entendu auparavant, c'est le conseil d'administration de la CBC qui a pris cette décision.

Soit dit en passant, je suis heureux de pouvoir vous parler sans respecter quelque ligne de parti que ce soit. Je suis à la retraite, si bien que je puis vous parler à coeur ouvert.

Il se trouve que je sais de façon certaine que le ministère des Affaires extérieures n'a pas été consulté. De plus, il n'a pas été mis au courant de la décision de procéder à une fermeture, ni même de la possibilité d'une fermeture. Même au niveau le plus élevé du ministère, on n'était pas au fait de cette décision. Je pense qu'il est certain qu'il n'y a pas eu de consultation à ce sujet. Je pense que la partie de l'entente suivant laquelle «la CBC devait exploiter en consultation avec...» n'a pas été respectée.

En ce qui concerne l'autre question que le sénateur MacDonald a posée à M. Gwiazda au sujet du respect du mandat, d'une certaine manière où à un certain degré, le problème est que la question du respect d'un mandat est relative. Maintenant, on pourrait soutenir que peut-être un pour cent du mandat était respecté. Avant les réductions de 1991, on pourrait soutenir que 50 p. cent du mandat étaient respectés. Si le budget avait été doublé, on aurait pu affirmer que peut-être 75 p. cent du mandat étaient respectés. C'est une question relative.

RCI radiodiffusait en chinois en Chine et en arabe au Moyen-Orient. Cela vaut mieux que si aucun organisme canadien n'avait, dans ces pays, radiodiffusé dans ces langues. Cette partie du mandat était respectée. Quelque chose était accompli, mais pas beaucoup.

À la question que vous avez posée, sénateur, on ne peut répondre par un «oui» ou par un «non». Il s'agit d'une question relative. Une petite partie du mandat est respectée. Avant que les réductions ne soient effectuées, à l'époque où on radiodiffusait

[Text]

then, we were saying that we should be adding very important target areas and target languages. I could name you four or five large vacuums in the service in terms of RCI's mandate.

As for privatization, I did not hear the discussion, except the allusion to it a few minutes ago. Senator Davey and I agree with most of what Mr. Gwiazda said, which is that a private organization could not run this service effectively or would not be motivated to do so. However, this was and still would be a controversial question.

When I was executive-director, I recommended — and we conducted a small study of the subject — that we carry commercial advertising on RCI in a limited manner. I recommended a two-year experiment. Radio Moscow is the only other external broadcaster to do so. I thought a two-year experiment on limited advertising would be interesting. I do not think advertising would likely have paid the whole shot, but it would have been, both financially and symbolically, a very important step in RCI contributing to its keep, the same way the CBC does. It is not paying the whole shot, but it is reducing the burden on the public.

The other benefit of advertising is that Canadian exporters would be reaching markets, reaching listeners, and therefore increasing their markets.

For those two reasons, it would have been a worthwhile experiment. It appeared from our study of the subject at that time that advertising would have contributed — I do not remember the exact figures — less than half the money needed, but at least a meaningful contribution.

Senator Davey: Would it be fair to ask you about the type of advertising?

Mr. Simon: We wrote a draft policy on the subject. I do not remember it very well. I left three years ago. It was supposed to be commercial advertising, people providing products and services. They were largely going to be exporters of products, not ideological advertising. The CBC advertising policy about not buying time to sell your ideas would have applied.

Senator MacDonald: Let us get right to the point. You were the executive-director of RCI from 1989 until 1991.

Mr. Simon: Yes.

Senator MacDonald: What was your budget, roughly?

Mr. Simon: Approximately \$20 million.

Senator MacDonald: In the middle of your term, in December 1990, someone told you the CBC could no longer afford to fund you. They said, "You get no more money."

[Traduction]

dans 14 langues, une part environ deux fois plus grande du mandat était respectée. Pourtant, nous affirmions qu'il nous fallait ajouter des régions cibles et des langues cibles très importantes. En ce qui concerne le mandat de RCI, je pourrais définir pour vous quatre ou cinq trous importants.

Pour ce qui est de la privatisation, je n'ai pas entendu les discussions, si ce n'est l'allusion qu'on a faite à la question un peu plus tôt. Le sénateur Davey et moi sommes d'accord avec la plupart des propos de M. Gwiazda, c'est-à-dire qu'un organisme privé ne pouvait pas exploiter ce service de manière efficace, ou qu'il ne serait pas motivé à le faire. Cependant, cela était et demeure une question controversée.

À l'époque où j'étais directeur général, j'ai recommandé — et nous avons réalisé une petite étude à ce sujet — que RCI diffuse un nombre limité de messages publicitaires commerciaux. J'ai recommandé qu'on tente une expérience de deux ans. Radio Moscou est le seul autre radiodiffuseur externe à agir de la sorte. Il m'avait semblé qu'un projet pilote de deux ans, à l'égard d'un nombre limité de messages publicitaires, serait intéressant. Je ne pense pas que la publicité aurait permis d'éponger tous les coûts, mais il se serait agi, sur le plan financier et symbolique, d'une étape très importante sur la voie qui amènera RCI à contribuer à son propre financement, un peu comme le fait la CBC. On ne peut pas éponger tous les coûts, mais cela a au moins permis de réduire le fardeau imposé au public.

Autre avantage de la publicité, les exportateurs canadiens pourraient rejoindre des marchés et des auditeurs, et donc accroître leurs marchés.

Pour ces deux raisons, il serait agi d'une expérience valable. L'étude que nous avons réalisée à l'époque a par ailleurs montré que la publicité aurait généré — je ne me souviens pas des chiffres exacts — moins de la moitié des sommes nécessaires, mais il se serait agi à tout le moins d'une contribution significative.

Le sénateur Davey: Puis-je me permettre de vous demander à quel type de publicité vous faites référence?

M. Simon: Nous avons rédigé une politique provisoire à ce sujet. Je ne m'en souviens pas très bien. Je suis parti il y a trois ans. Il devait s'agir de publicité commerciale, c'est-à-dire des gens qui offrent des biens et des services. Les gens auxquels nous songions étaient, pour une large part, des exportateurs de produits. Il n'était pas question de publicité idéologique. La politique de la CBC en matière de publicité — c'est-à-dire qu'on ne peut acheter du temps d'antenne pour vendre ces idées — se serait appliquée.

Le sénateur MacDonald: Entrons dans le vif du sujet. Vous avez été directeur général de RCI de 1989 à 1991.

M. Simon: Oui.

Le sénateur MacDonald: En gros, quel était votre budget?

M. Simon: Environ 20 millions de dollars.

Le sénateur MacDonald: Au milieu de votre mandat, soit en décembre 1990, quelqu'un vous a dit que la CBC ne pouvait plus se permettre de vous financer. Ils ont dit: «Vous n'aurez plus d'argent.»

[Texte]

Mr. Simon: What they told me was, to be exact — in fact, I will even tell you how and who. Now that I am a free person, I can tell you that. Not that I am trying to sound like it is some deep, dark secret, but I will tell you exactly how it happened.

The reason I mentioned the circumstance is that it is symbolic of what was said earlier about the level of importance attached to the subject.

My boss at that time was attending a meeting somewhere in Montreal. He asked me to give him a lift to the airport. I picked him up in front of the Sheraton Hotel and drove him to the airport. During that ride, he said, "For your information, a final decision has yet to be made, but it is very much within the realm of possibility that RCI will be discontinued." I do not remember the exact date, but it was early in 1991. He indicated that RCI may be totally discontinued a few weeks later.

I grabbed the steering wheel to make sure I did not run off the road, and I said, "Would you repeat that again, please?" He said, "A final decision has not been made, but it is quite possible." He then asked me if I knew anyone who might be interested in buying used transmitter equipment from Sackville. I told him I did not know anyone.

The Deputy Chairman: Why didn't you dump him out right there?

Mr. Simon: Mr. McEwen was at that time the executive vice-president of the corporation, and the executive director of RCI reported to the executive vice-president at that time.

Senator MacDonald: Mr. McEwen gave you the "Dear John" news?

Mr. Simon: I repeat that he emphasized that it was not finally decided, that it was a large likelihood, that it was on the list among other things to cut.

Senator MacDonald: Could you take us through the next agonizing few weeks? At some stage in the game they told you. Then you met with somebody. What were you told to do besides selling the Sackville used equipment?

Mr. Simon: I was asked first of all to keep it confidential. Then about one week later I received two phone calls from journalists in the parliamentary press gallery, one from *The Citizen* and one from the CTV, I believe, minutes apart, saying that they had just learned that RCI was about to be closed, is this true and what is the story? I said to them that I was not aware of that, that I was aware the RCI was on a list of possible services the CBC may have to end, as is every other part of the CBC, but I am certainly not aware of any other thing. The other thing that happened based on their stories was that many newspaper and television stories and many members of Parliament and senators spoke on the subject of RCI. There were two or three days when RCI seemed to dominate Parliament's time, which was more attention than it had received in a long time. My understanding is that when senior management of External Affairs learned of this possibility or plan of closing RCI—I just learned, hearing

[Text]

M. Simon: Pour être exact, ce qu'on m'a dit — en fait, je peux même vous dire comment et de qui il s'agissait. Maintenant que je suis un homme libre, je puis vous le dire. Je ne cherche pas à laisser entendre qu'il s'agit de quelque secret sombre et bien enfoui, mais je vous dirai exactement comment cela s'est produit.

Si j'ai invoqué les circonstances, c'est parce qu'elles sont représentatives de ce qu'on a dit plus tôt au sujet de l'importance attachée à la question.

À l'époque, mon patron assistait à une réunion, quelque part à Montréal. Il m'a demandé de le conduire à l'aéroport. Je suis allé le chercher à l'hôtel Sheraton et je l'ai conduit à l'aéroport. Durant le trajet, il m'a dit: «À titre d'information, il est très possible que RCI sera démantelé, même si une décision finale à ce sujet n'a pas encore été prise.» Je ne me souviens plus de la date exacte, mais c'était au début de 1991. Il m'a indiqué que RCI pourrait être démantelé quelques semaines plus tard.

Je me suis accroché au volant pour être sûr de ne pas quitter la route, et j'ai dit: «Voudriez-vous répéter, s'il vous plaît?» Il a dit: «Une décision finale n'a pas encore été prise, mais c'est tout à fait possible». Il m'a alors demandé si je connaissais quelqu'un qui serait intéressé à acheter les appareils de transmission usagés de Sackville. Je lui ai répondu que non.

Le vice-président: Pourquoi ne l'avez-vous pas obligé à descendre de votre voiture?

M. Simon: À l'époque, M. McEwen était le vice-président directeur de la société, et à l'époque, le directeur-général de RCI relevait directement de lui.

Le sénateur MacDonald: C'est M. McEwen qui vous a appris la mauvaise nouvelle?

M. Simon: Je répète qu'il a insisté sur le fait que la décision finale n'avait pas été prise, mais qu'il s'agissait d'une forte possibilité, et que RCI faisait partie d'une liste de choses à éliminer.

Le sénateur MacDonald: Pouvez-vous nous résumer les quelques semaines angoissantes qui ont suivi? Un jour, on vous a mis au courant. Puis, vous avez rencontré quelqu'un. Que vous a-t-on demandé de faire, mis à part vendre les appareils usagés de Sackville?

M. Simon: D'abord, on m'a demandé de garder le secret. Puis, environ une semaine plus tard, j'ai reçu, à quelques minutes d'intervalle, un appel de deux journalistes de la Tribune de la presse parlementaire, l'un du journal *The Citizen* et l'autre du réseau CTV, je crois. Tous deux me disaient qu'ils venaient tout juste d'apprendre que RCI allait être fermé. Ils me demandaient de confirmer et de leur donner l'heure juste à ce sujet. Je leur ai dit que je n'étais pas au courant, que je savais que RCI faisait partie d'une liste de services que la CBC pourrait avoir à éliminer, comme c'était le cas pour toutes les autres composantes de la CBC, mais que je n'étais certainement pas au courant d'autre chose. À la suite des articles qu'ils ont publiés, de nombreux articles de journaux, de nombreuses nouvelles télévisées et bon nombre de députés et de sénateurs ont abordé la question de RCI. Pendant deux ou trois jours, RCI a semblé monopoliser les travaux du Parlement. On ne s'y était pas intéressé autant depuis

[Text]

you quote Mr. McEwen, that in fact it was a firm decision; I did not know that until now — they pressured CBC into not closing it. There was a lot of anguish around CBC in those days and weeks about this. Then it was one of those situations of each party staring the other party down.

What I am telling you is hearsay because I was not there. I understand that at that point when External Affairs said it must be continued, Mr. Veilleux or his officers said that CBC does not have the money, that if External Affairs feels that strongly they should fork over the money. The story goes that they said, "Okay, but we do not have \$20 million, can we give you \$7 million?" CBC asked me what we could do for \$7 million. I tried to keep a straight face.

Senator MacDonald: External Affairs asked what you could do for \$7 million?

Mr. Simon: I believe External Affairs said that they might have something like \$7 million. We were asked what we could do with \$7 million and we said that we could keep the power on, but put on no programs.

That is when the horse trading about scenarios started. We had to prepare scenarios for \$7 million, \$9 million, \$12 million, \$15 million, and finally we came up with five scenarios. The one which they bought was for five foreign languages.

Senator MacDonald: Who came up with the scenarios?

Mr. Simon: I and my senior management.

Senator MacDonald: Nobody else?

Mr. Simon: Two people from other offices were delegated to help us, one from the Department of Finance helped us with the numbers. Also head office set up a study to determine the cost of all the services that support departments were providing RCI, these hidden costs. They were all identified specifically from every other component of the corporation; for example, how much did our part of the switchboard, or our part of the office cleaning and so on cost. All those costs were isolated and are part of this \$13 million or whatever it was. This is both the direct costs, the CBC program-making costs, and indirect housekeeping costs.

[Traduction]

longtemps. Ce que je crois comprendre, c'est que lorsque la haute direction du ministère des Affaires étrangères a été mise au courant de cette possibilité ou du projet de fermeture de RCI — je viens tout juste d'apprendre, après vous avoir entendu citer M. McEwen que, en fait, il s'agissait d'une décision ferme; je l'ignorais jusqu'à ce jour — elle a pressé la CBC de n'en rien faire. Dans les jours et les semaines qui ont suivi, cette question a été source de bien des angoisses à la CBC. On a alors assisté à l'une de ces situations où les parties cherchent à s'intimider l'un l'autre, en se regardant de haut.

Ce que je vous rapporte n'est que du ouï-dire parce que je n'étais pas là. Au moment où le ministère des Affaires extérieures a affirmé que le service devait être maintenu, je crois comprendre que M. Veilleux ou l'un de ses représentants a déclaré que la CBC ne disposait pas des fonds suffisants et que, si le ministère des Affaires extérieures était si convaincu de son fait, il devrait fournir les fonds nécessaires. Selon la rumeur, les responsables du ministère ont déclaré: «D'accord, mais nous n'avons pas 20 millions de dollars. Pouvons-nous vous donner 7 millions de dollars?» Les représentants de la CBC m'ont demandé ce que je pouvais faire avec 7 millions de dollars. J'ai fait tout ce que je pouvais pour garder mon sérieux.

Le sénateur MacDonald: Les représentants du ministère des Affaires extérieures vous ont demandé ce que vous pouviez faire avec 7 millions de dollars?

M. Simon: Je crois que les représentants du ministère des Affaires étrangères ont dit qu'ils pouvaient peut-être fournir quelque chose comme 7 millions de dollars. On nous a demandé ce que nous pourrions faire avec 7 millions de dollars, et nous avons répondu que nous pourrions demeurer ouverts, mais que nous serions incapables de présenter des émissions.

C'est alors que les tractations entourant les scénarios possibles ont débuté. On nous a demandé de préparer des scénarios pour 7 millions de dollars, 9 millions de dollars, 12 millions de dollars, 15 millions de dollars et, finalement, nous avons produit cinq scénarios. On a retenu celui qui avait trait à cinq langues étrangères.

Le sénateur MacDonald: Qui a imaginé les scénarios?

M. Simon: La haute direction et moi-même.

Le sénateur MacDonald: Personne d'autre?

M. Simon: Deux personnes d'autres bureaux ont été délégués pour nous prêter assistance. L'une, du ministère des Finances, nous a aidés à régler les questions de chiffres. De plus, le bureau principal a effectué une étude pour déterminer le coût de tous les services offerts à RCI par les ministères de soutien, c'est-à-dire les coûts cachés. Ils ont tous été définis de manière spécifique dans tous les secteurs de la société; par exemple, à combien revenait notre part du standard téléphonique, de l'entretien des bureaux, et ainsi de suite. Tous ces coûts ont été établis isolément et faisaient partie des 13 millions de dollars auxquels on est arrivé. Je ne suis plus certain du montant exact. Il s'agissait des coûts directs, c'est-à-dire des coûts assumés par la CBC pour la préparation des émissions et les frais d'entretien indirects.

[Texte]

CBC head office had assigned a couple of people to assist us. The scenario which we thought would be the minimal scenario that had some international broadcasting to it was the one of five targets identified by journalists as being the most important targets; China, Middle East, Russia, Ukraine and Spanish Latin America. English and French were in fact cut completely with the exception of occasional newscasts. The only reason we were able to do that is because English and French news editors were writing these news casts for translation into the foreign languages, Chinese, Ukrainian and so on. In effect, a script of that news cast existed in either English or French. Since it existed it was not extra work. That was why we were able to put on English and French newscasts. They were able to create one magazine program that was not targeted. It was a basic English and French service. All the air time of the cancelled programming was to be filled by English and French domestic programs, which is the case except for that one program.

Senator MacDonald: Who came up with the \$13 million scenario?

Mr. Simon: Myself and senior management. My recollection is that we were asked to come up with a \$12 million one. We said that the \$12 million one is really \$13.5 million because it cannot be \$12 million.

Senator MacDonald: At some stage of the game, there was a meeting of External Affairs and a lot of other departments; Treasury Board, Finance, DND and so on. We intend to have the last living survivor of that meeting appear next week some time. Were you at that meeting?

Mr. Simon: No.

Senator MacDonald: Were you aware of that meeting?

Mr. Simon: I heard about it afterwards.

Senator MacDonald: All the departments said, "No, we will not give you anything at all."

Mr. Simon: That's right. In fact, I remember now that at one point I made a telephone call to relevant departments to ask if they would like to, somehow or other, sponsor or contribute to some part of the operation. I received the same kind of answer, so I am not surprised that at that meeting those people said the same type of things.

Senator MacDonald: When \$13 million was arrived at, your only saviour, if I can call him that, was Joe Clark, the then Secretary of State for External Affairs?

[Text]

Le bureau principal de la CBC a chargé deux personnes de nous aider. Le scénario que nous pensions être le scénario minimal prévoyant une certaine radiodiffusion internationale s'inscrivait dans les cinq cibles définies par les journalistes comme faisant partie des plus importantes, à savoir la Chine, le Moyen-Orient, la Russie, l'Ukraine et l'Amérique latine hispanophone. Quelques nouvelles occasionnelles exceptées, l'anglais et le français étaient carrément éliminés. Si nous avons pu agir de la sorte, c'est parce que les journalistes anglophones et francophones rédigeaient les bulletins de nouvelles à des fins de traduction dans des langues étrangères, en chinois, en ukrainien, etc. En effet, une version de ces nouvelles existait, en anglais ou en français. Comme ces versions existaient, aucun travail supplémentaire n'était exigé. C'est pourquoi nous avons été en mesure de présenter des nouvelles en anglais et en français. On a été en mesure de créer une émission de type «magazine» ne relevant pas des cibles établies. Il s'agissait d'un service de base en anglais et en français. Tout le temps d'antenne auparavant occupé par les émissions annulées devait être rempli à l'aide d'émissions nationales produites en anglais et en français. À l'exception de l'émission à laquelle j'ai fait référence, c'est ce qui s'est produit.

Le sénateur MacDonald: Qui a produit le scénario de 13 millions de dollars?

M. Simon: La haute direction et moi-même. Je crois me souvenir qu'on nous avait demandé de produire un scénario de 12 millions de dollars. Nous avons dit que le scénario de 12 millions de dollars était en réalité un scénario de 13,5 millions de dollars, celui de 12 millions de dollars étant tout simplement impossible à réaliser.

Le sénateur MacDonald: À un certain moment, une réunion a été tenue entre des représentants du ministère des Affaires extérieures et nombre d'autres ministères, notamment le Conseil du Trésor, le ministère des Finances, le ministère de la Défense nationale, etc. La semaine prochaine, nous avons l'intention d'entendre le dernier «survivant» à avoir assisté à cette réunion. Étiez-vous présent?

M. Simon: Non.

Le sénateur MacDonald: Étiez-vous au courant de la tenue de cette réunion?

M. Simon: J'en ai entendu parler après coup.

Le sénateur MacDonald: Tous les représentants des ministères ont répondu: «Non, nous ne vous donnerons rien du tout.»

M. Simon: C'est juste. En fait, je me souviens maintenant d'avoir communiqué par téléphone, à un moment donné, avec les membres des ministères pertinents pour leur demander s'ils aimeraient, d'une façon ou d'une autre, parrainer une part de nos activités, ou y contribuer. J'ai reçu le même genre de réponse, si bien que je ne suis pas surpris que, à l'occasion de cette réunion, on ait réagi de la sorte.

Le sénateur MacDonald: Lorsqu'on a établi ce chiffre de 13 millions de dollars, votre unique sauveur, si je puis l'appeler ainsi, était Joe Clark, alors ministre d'État au ministère des Affaires étrangères.

[Text]

Mr. Simon: I do not know if it was him personally, but somebody at the senior level of External Affairs came across with the money. Remember, in 1968, before CBC integrated RCI, it used to be like that; External Affairs paid the shot. In 1968 CBC integrated the RCI money into its budget. One can argue that they should have given it back.

Senator MacDonald: Mr. Clark got the money through a special reserve. Then, of course, we come back to the testimony of yesterday, that it was on a five-year basis, et cetera and came under grants and contributions. As Mr. McEwen explained, they started to clip away at that, so that what was originally X number of dollars has been reduced to the point of where it is becoming quite dangerous.

Is there anything you can add to help us? You had to preside over gutting this thing.

Mr. Simon: It was a horrible experience, needless to say. It was my task not only to come up with these scenarios, but also to actually implement the cuts and lay off or bump almost 100 employees, plus cope with listener mail and press coverage.

Senator MacDonald: Who was with you in the CBC during this period?

Mr. Simon: What do you mean by "with me"?

Senator MacDonald: The group trying to decide on the cuts.

Mr. Simon: At CBC office, you mean?

Senator MacDonald: Yes.

Mr. Simon: There were these two people I mentioned that were assigned to assist us in studying exact costs, but in terms of "with me" as a spiritual ally, nobody. I mean, there were a lot of friendly individuals, but that is all.

Senator MacDonald: Somebody from External Affairs had to be with you because you were talking to them about which countries to keep and so on.

Mr. Simon: Yes. Many people in External Affairs were fairly supportive of RCI and I assume those people used their influence inside the department to work on, for example, the then deputy minister or Mr. Clark himself to persuade them of the importance of RCI. I do not know that for a fact. Some of them called and said supportive things. We had the feeling of being an orphan.

The problem is that in CBC, RCI was a small component. None of the senior officers of CBC ever listen to RCI. They have absolutely no consciousness of RCI. It is the little footnote to the book. Its day-to-day presence is very little as to the noise it can make. For example, as executive director I started the exercise where once a month we would send our RCI highlights to every CBC station manager across the country, English and French. Even that was a bit of a job. You would get the odd call saying, "I

[Traduction]

M. Simon: Je ne sais pas si c'était lui à titre personnel, mais quelqu'un, à un échelon élevé du ministère des Affaires étrangères, a trouvé l'argent. Avant 1968, c'est-à-dire avant que la CBC n'intègre RCI, rappelez-vous, les choses se passaient ainsi: le ministère des Affaires étrangères acquittait la facture. En 1968, la CBC a intégré dans son budget les sommes affectées à RCI. On pourrait soutenir que la CBC aurait dû les rendre.

Le sénateur MacDonald: M. Clark a obtenu l'argent en recourant à une réserve spéciale. Puis, bien entendu, nous en revenons au témoignage d'hier, à savoir que les sommes étaient fournies pour une période de cinq ans, etc., et qu'elles provenaient de subventions et de contributions. Comme M. McEwen l'a expliqué, on a commencé à rogner sur ces sommes, si bien que la somme x de dollars prévue à l'origine a été réduite au point où la situation est devenue plutôt dangereuse.

Y a-t-il quelque chose que vous pourriez ajouter pour nous aider? Vous avez dû présider au sabotage de l'accord initial.

M. Simon: Cela a été une horrible expérience, inutile de le dire. J'ai dû non seulement produire ces scénarios, mais aussi procéder aux réductions et mettre à pied ou supplanter près de 100 employés. En même temps, je devais m'occuper des lettres des auditeurs et de la couverture de presse.

Le sénateur MacDonald: Durant cette période, qui était avec vous à la CBC?

M. Simon: Qu'entendez-vous «avec moi»?

Le sénateur MacDonald: Le groupe qui tentait de prendre une décision à l'égard des réductions.

M. Simon: Au bureau de la CBC, vous voulez dire?

Le sénateur MacDonald: Oui.

M. Simon: Il y avait les deux personnes chargées de nous aider à étudier les coûts exacts — j'y ai déjà fait référence — mais si, par «avec moi», vous faites référence à un allié spirituel, il n'y avait personne. Je veux dire qu'il y avait bon nombre de personnes aimables, mais c'est tout.

Le sénateur MacDonald: Comme vous discutiez des pays qu'il convenait de conserver, et ainsi de suite, quelqu'un du ministère des Affaires extérieures devait se trouver à vos côtés.

M. Simon: Oui. Au ministère des Affaires extérieures, bon nombre de personnes appuyaient assez fortement RCI, et je tiens pour acquis que ces personnes ont, à l'intérieur du ministère, utilisé leur influence sur, par exemple, le sous-ministre de l'époque ou sur M. Clark lui-même pour les convaincre de l'importance de RCI. Je ne le sais pas de façon certaine. Certains d'entre eux ont téléphoné et tenu des propos encourageants. Nous nous sentions un peu comme des orphelins.

Le problème, c'est que, à l'intérieur de la CBC, RCI était une petite composante. Aucun des cadres supérieurs de la CBC n'écoutait jamais RCI. Ils n'avaient absolument aucune conscience de l'existence de RCI. Dans l'ensemble de l'ouvrage, c'était comme une toute petite note de bas de page. Au quotidien, sa présence se faisait à peine sentir. Par exemple, en ma qualité de directeur général, j'ai établi que, une fois par mois, nous enverrions nos points saillants de RCI aux directeurs de toutes les

[Texte]

never knew you did that sort of thing". At a time of budget cuts, the heads of other components of CBC were all facing cuts themselves. There is a kind of cutthroat atmosphere. The least visible and the least audible component is the one that will get it first. I had the impression that RCI is also a kind of fifth wheel at External Affairs because of their culture, career paths and what they deal with in embassy buildings, consulates, missions and physical entities. If someone comes up to a guy at External Affairs and says, "Well, do we close the embassy here in this small country or do we kill RCI?" the answer is easy. They need another building, another flag, another ambassador's job or whatever. In other words, other things appear more important.

I have made a few notes of what I would like to recommend to this committee. Do what you think is best, but the responsibility for RCI should rest at a higher level in External Affairs than it does now. It should not be in the Communications Branch where it feels as if it is just another minor detail. I think it should rest at the deputy minister's level because it is a big entity unto itself.

Senator Roberge: I have a question on that point. I assume you had no outside board at RCI in the old days.

Mr. Simon: That is right.

Senator Roberge: Would you recommend such a board? When I say that, I mean a board which does not receive any remuneration.

Mr. Simon: I know what you mean, senator. Are you referring to a consultative advisory board?

Senator Roberge: Yes.

Mr. Simon: I have not given the idea much thought. I think it would be interesting. Theoretically, of course, CBC's board of directors is the board of directors of RCI. As someone observed before, they have a complete unawareness of RCI. At first blush, a board of advisors would be a good idea.

Senator Roberge: How much time did you spend with your immediate superiors at CBC?

Mr. Simon: Do you mean together with them consulting?

Senator Roberge: Yes. How much time did he spend on your affairs?

Mr. Simon: I do not know how much time he spent on my affairs when I was not around. I would estimate that for the last year, it was approximately two hours a month. I did not keep

[Text]

stations de la CBC et de Radio-Canada, anglaises et françaises. Il s'agissait d'une tâche plutôt considérable. De temps à autre, on me téléphonait pour me dire: «Je ne savais pas que vous faisiez ce genre de chose.» À une époque de réductions budgétaires, les dirigeants d'autres composantes de la CBC étaient eux-mêmes confrontés à des compressions. Il régnait une sorte d'atmosphère de coupe-gorge. La composante la moins visible et la moins audible est celle qui est sacrifiée en premier lieu. J'avais aussi l'impression que RCI était en quelque sorte la cinquième roue du carrosse du ministère des Affaires extérieures, étant donné les valeurs véhiculées au sein de ce ministère, les cheminements de carrière et les questions traitées dans les ambassades, les consulats, les missions et d'autres entités matérielles. Si on se présente devant un représentant du ministère des Affaires extérieures et qu'on lui demande: «Eh bien, faut-il fermer l'ambassade de ce petit pays, ou éliminer RCI?» la réponse est facile à deviner. Ils ont besoin d'un autre immeuble, d'un autre drapeau, d'un autre poste d'ambassadeur ou que sais-je encore. En d'autres termes, d'autres choses paraissent plus importantes.

J'ai pris quelques notes au sujet des recommandations que j'aimerais faire au comité. Faites ce que bon vous semblera, mais la responsabilité de RCI devrait, par rapport à la situation en vigueur aujourd'hui, relever, au sein du ministère des Affaires extérieures, d'un niveau supérieur. Cette responsabilité ne devrait pas incomber à la Direction générale des communications, où l'on considère qu'il s'agit simplement d'un autre détail mineur. Je pense que la responsabilité devrait en être assumée au niveau du sous-ministre, parce qu'il s'agit, en soi, d'une entité importante.

Le sénateur Roberge: J'aimerais poser une question sur ce point. Au sein de RCI, je tiens pour acquis qu'il n'y avait pas, à l'époque, de conseil externe.

M. Simon: C'est exact.

Le sénateur Roberge: Est-ce que vous recommanderiez un tel conseil? Je veux dire par là un conseil qui ne reçoit aucun financement.

M. Simon: Je comprends ce que vous voulez dire, monsieur le sénateur. Vous voulez dire un conseil consultatif?

Le sénateur Roberge: Oui.

M. Simon: Je n'y ai pas vraiment songé. Je crois que c'est une idée intéressante. Théoriquement, bien entendu, le conseil d'administration de la CBC est aussi le conseil d'administration de RCI. Comme on l'a fait remarquer précédemment, ce conseil n'a aucune idée de ce qui se passe à RCI. Au premier abord, un conseil consultatif serait une bonne idée.

Le sénateur Roberge: Combien de temps avez-vous passé avec vos supérieurs immédiats à la CBC?

M. Simon: Voulez-vous dire combien de temps j'ai passé avec eux en consultation?

Le sénateur Roberge: Oui. Combien de temps vous a-t-il consacré?

M. Simon: Je ne sais pas combien de temps il a consacré à mes affaires pendant que je n'étais pas là. J'estime que pour la dernière année, ce devait être environ deux heures par mois. Je ne l'ai pas

[Text]

track of course. It may have been three hours a month. It was a relatively small amount of time.

To be totally fair, I have to tell you that that same officer who held the office of executive vice-president had full responsibility for English and French television, English and French radio, and RCI. I think that the three hours a month is probably proportional.

The senior officer now at the head office, who is the vice-president of radio services, is responsible for English and French radio, and RCI. Proportionately, that person has more time.

The Deputy Chairman: Thank you very much for all the information. It gives us some of the background as to what happened during the time that these cuts were being made. Perhaps we might ask you at a later time to come back and answer some more questions.

Do you have some recommendations that you would like to leave with us?

Mr. Simon: I think there needs to be some kind of structural change. Unfortunately, those who are in External Affairs or who are CBC office holders are not likely to create these changes because people who are in institutions are usually too much a part of those institutions to make drastic changes.

I agree with everything that has been said about the importance of external broadcasting. When thinking about the importance of different targets, my opinion is that the most important target areas for shortwave broadcasting from this country are to where the domestic media are controlled, censored. I am referring to totalitarian countries. Another target area would be where there is not a lot of media. In other words, we should target places where there are few newspapers and few television and radio stations.

For example, if RCI were to start expanding again, Burma would be a perfect target. Broadcasts should be in the Burmese language. Burma is one of the most oppressed countries. It has a population in the millions. Canadian institutions such as the one run by Mr. Broadbent's outfit have been active there.

Cantonese, for example, makes up a huge crowd. We do not broadcast in that language.

I was in India when I learned that we had started this new service to South Asia. We were proud of the fact that it was a targeted program to that area in English. Then, of course, we learned that about 5 per cent of the population of India can comprehend English. We think of it as an English-speaking country, but in fact the national language is Hindi, as well as many others.

As a rule of thumb, countries in which there is freedom of opinion and freedom of the press and where there is a lot of media should be of secondary importance. One exception I would make to that is the United States, because it is so huge. Even when you have a small audience in the United States, it is a sizeable one.

[Traduction]

noté. Cela pourrait bien être trois heures par mois. C'était une période relativement courte.

Pour être franc, je dois vous dire que ce cadre, qui occupait le poste de vice-président directeur, était responsable de la télévision anglaise et française, de la radio anglaise et française et de RCI. Je crois que les trois heures par mois sont probablement proportionnelles.

Le cadre supérieur qui est maintenant vice-président des services radio à l'administration centrale est responsable de la radio anglaise et française et de RCI. Proportionnellement, cette personne a donc plus de temps.

Le vice-président: Merci beaucoup de tous ces renseignements. Cela nous permet de mieux comprendre ce qui s'est passé au moment où ces coupures ont été effectuées. Nous vous demanderons peut-être de revenir plus tard répondre à d'autres questions.

Avez-vous des recommandations à nous faire?

M. Simon: Je crois qu'il est nécessaire d'apporter des modifications à la structure. Malheureusement, les dirigeants des Affaires étrangères et de la CBC ne sont probablement pas susceptibles d'apporter ces changements. Ces personnes font généralement partie intégrante de nos institutions nationales. Elles ne sont donc pas portées à apporter des changements importants.

Je suis d'accord avec tout ce qui a été dit au sujet de l'importance de la radiodiffusion à l'étranger. Quant à l'importance des différentes régions cibles, je crois que les régions les plus importantes où le Canada devrait radiodiffuser sur ondes courtes sont celles où les médias nationaux sont contrôlés et censurés. Je fais ici allusion aux pays totalitaires. D'autres régions cibles seraient celles où il n'y a pas beaucoup de médias. En d'autres mots, nous devrions radiodiffuser dans les régions où il y a peu de journaux et peu de stations de télévision et de radio.

Par exemple, si RCI reprenait de l'expansion, la Birmanie serait une région cible idéale. Il faudrait radiodiffuser en birman. La Birmanie est un des pays les plus opprimés. Sa population se chiffre dans les millions. Les institutions canadiennes comme celles dirigées par l'équipe de M. Broadbent jouent un rôle prépondérant là-bas.

Les Cantonais, par exemple, forment un public énorme. Pourtant, nous ne radiodiffusons pas dans leur langue.

J'étais en Inde lorsque j'ai appris que nous avions lancé un nouveau service en Asie du Sud. Nous étions fiers du fait que l'émission s'adressait à la région anglophone du pays. Bien entendu, nous avons alors appris qu'environ 5 p. cent des habitants de l'Inde comprenaient l'anglais. Nous croyons que l'Inde est un pays où l'on parle anglais, mais en fait la langue nationale est l'hindi, et il y en a bien d'autres.

En règle générale, les pays qui favorisent la liberté d'opinion et la liberté de la presse et où il y a bon nombre de médias devraient être de seconde importance, à l'exception des États-Unis, parce que ce marché est si énorme. Un petit public aux États-Unis est quand même assez considérable.

[Texte]

What has happened in Eastern Europe is that shortwave listening has gone down quite a lot. On the other hand, because of the transition they are going through, programs from Canada about our democratic institutions and the free market economy, are very relevant. The teaching of English or French is also very important.

I would recommend to RCI — if and when it receives funding — that it serve Eastern Europe. I would not bother broadcasting there via shortwave. I would use the money to rent a half hour or an hour of airtime in a prominent local network or station. I would recommend that RCI give them the money, they would love it. You will get a hundred thousand times more listeners that way as opposed to broadcasting via shortwave because shortwave listening has gone down. It has gone down because now they have a lot of radio and television. It is not good. It is not like ours, but it is there.

I will make another recommendation which is sure to be a controversial one. Because target countries and language services come and go based on the socio-politics of the world and Canada's priorities, which is why External Affairs is supposed to tell RCI what the priorities are, the services should come and go, too. As we say in domestic radio and television, a radio or television program does not live forever. *Street Legal* was taken off the air, not because it was a bad program, but because it had its run. I do not mean come and go week to week or month to month, but that after every few years they should be reassessed. Just as you might add Cantonese, you might drop something.

To facilitate that kind of dynamic and flexibility, I recommend that RCI take a leaf from the book of the domestic CBC radio and television services for the same reasons. I am saying that broadcasters should be on term employment, one-year or two-year terms which would remove one issue from the dynamics of adding and subtracting services. In domestic CBC, as members of the committee know, the majority of producers and program people are on term employment contracts. This is an administrative suggestion. Nevertheless, I make it.

The Deputy Chairman: Thank you. Those are all good recommendations. Those who are not here today will receive a copy of today's proceedings in which they can read your recommendations.

We now have with us Kevin O'Shea of the Bureau of Assistance for Central and Eastern Europe, Department of Foreign Affairs.

Mr. Kevin O'Shea, Bureau of Assistance for Central and Eastern Europe, Department of Foreign Affairs: Mr. Chairman, I would like to speak today on three projects that my bureau has had with Radio Canada International.

[Text]

Dans les pays de l'Europe de l'Est, la cote d'écoute des ondes courtes a grandement diminué. Par contre, en raison de la transition que ces pays vivent, les émissions canadiennes qui traitent de nos institutions démocratiques et de l'économie libérale sont très pertinentes. L'enseignement de l'anglais ou du français est aussi très important.

Je recommanderais à RCI — s'il reçoit du financement — de radiodiffuser dans les pays de l'Europe de l'Est. Je ne radiodiffuserais pas par le biais des ondes courtes dans ces pays. J'utiliserais les fonds recueillis pour acheter une demi-heure ou une heure d'antenne dans une station ou un réseau local important. Je recommanderais à RCI de leur remettre ces fonds — ils l'apprécieraient grandement. De cette façon, vous auriez cent mille fois plus de personnes à l'écoute que par la radiodiffusion sur ondes courtes étant donné que ce type de radiodiffusion a diminué, et ce, parce qu'il y a de plus en plus de radios et de télévisions. Leurs réseaux ne sont pas bons. Ils ne sont pas comme les nôtres, mais ils sont là.

Ma prochaine recommandation provoquera sûrement la controverse. Étant donné que les pays cibles et les services linguistiques varient en fonction de la politique sociale mondiale et des priorités du Canada — voilà pourquoi les Affaires étrangères sont supposées informer RCI de ces priorités — les services de radiodiffusion devraient varier aussi. Comme on le dit dans le langage de la radio et de la télévision, une émission de radio ou de télévision n'est pas immortelle. *Street Legal* n'a pas été retiré des ondes parce que c'était une mauvaise émission, mais parce que l'émission avait fait son temps. Je ne veux pas dire qu'il faut varier la radiodiffusion de semaine en semaine ou de mois en mois, mais après un certain nombre d'années, elle devrait être réévaluée. Tout comme vous pouvez offrir un nouveau service en cantonais, vous pouvez en laisser tomber un autre.

Pour faciliter ce genre de dynamique et de souplesse, je recommande que RCI prenne exemple sur les services nationaux de radio et de télévision de la CBC pour les mêmes raisons. Je veux dire par là que les radiodiffuseurs devraient occuper des postes d'une durée déterminée, d'une année ou deux, ce qui réglerait le problème de l'ajout ou de l'arrêt d'un service. À la CBC, comme les membres du comité le savent, la majorité des producteurs et des personnes travaillant à des émissions sont à contrat. Voilà une suggestion administrative, mais je vous la propose tout de même.

Le vice-président: Merci. Ce sont toutes de bonnes recommandations. Ceux qui ne sont pas présents aujourd'hui recevront un exemplaire des délibérations d'aujourd'hui qui comporteront vos recommandations.

Nous avons maintenant avec nous M. Kevin O'Shea, du Bureau d'aide à l'Europe centrale et à l'Europe de l'Est, du ministère des Affaires étrangères.

M. Kevin O'Shea, Bureau d'aide à l'Europe centrale et à l'Europe de l'Est, ministère des Affaires étrangères: Monsieur le président, j'aimerais vous parler de trois projets que mon Bureau a entrepris avec Radio-Canada International.

[Text]

First, I should explain that the Bureau of Assistance to Central and Eastern Europe has the mandate for delivering Canadian assistance programs to the former Soviet Union and Central and Eastern Europe. The objectives of our program are to promote market-based economy, democratic development and encourage long- term trade and investment links between Canada and the region.

In regard to this mandate we have seen and have thought that the use of Radio Canada International could be a useful tool either in terms of imparting lessons for a democratic society or imparting lessons for market-based economy to a wide audience. In that regard, we have had three projects with RCI.

The first was at the request of Ukrainian and Russian authorities in terms of an everyday English series, based on a very small contribution from the Bureau of Assistance. In the case of English-language training in Ukraine it was about \$35,000, while in Russia it was about \$45,000. We sponsored 40 half-hour lessons in English-language training in both these countries.

Both projects are now completed. Although we have not done a formal evaluation of them, we feel that the first project concerning everyday English in Russia and Ukraine was very successful. In the case of Russia, over 30 stations broadcast the lessons. A number of Ukrainian state radio stations also broadcast them. In translated versions, these 40 half-hour lessons were broadcast as well in Estonia, Latvia, Byelorussia, Moldavia and Kazakhstan.

The frequency of broadcast also surpassed the original plans. Most stations were supposed to play the English language training cassettes that Radio Canada had done originally at the rate of one lesson per week. They were often broadcast two or three times a day or three times a week. Some stations broadcast them on a daily basis.

RCI's language program was the only foreign-produced series granted free airtime. BBC, Voice of America, Radio Liberty and the Germans all had to buy airtime for their language training programs.

Although it is difficult to track the listening audience in Russian for these programs, some surveys conducted by BBC found that RCI had the fifth largest audience in Russia. However, I do not know the methodology that was used and thus we cannot confirm those figures.

The general observation from the program was that these half-hour English-as-a-second-language series were quite successful in terms of the number of stations which broadcast them, and broadcast them at a frequency much higher than the projected level. These lessons were based on a previous project RCI had done in China.

On that basis, we at the bureau requested RCI to look at another project in Russia. This time we wanted to go beyond English language training to see if we could impart lessons in terms of democracy, the environment and entrepreneurship. In other words, we were looking at how to create your own business, what

[Traduction]

En premier lieu, j'aimerais préciser que le Bureau d'aide à l'Europe centrale et à l'Europe de l'Est a pour mandat d'offrir des programmes d'aide canadiens à l'ancienne Union soviétique, à l'Europe centrale et à l'Europe de l'Est. Les objectifs de notre programme sont de promouvoir l'économie de marché, le développement démocratique et d'encourager des relations de commerce et d'investissement à long terme entre le Canada et la région.

Conformément à ce mandat, nous avons vu que le recours à Radio-Canada International pouvait se révéler très utile lorsqu'il s'agissait de radiodiffuser à un vaste public des cours sur la société démocratique ou sur l'économie de marché. À cet égard, nous avons entrepris trois projets avec RCI.

À la demande de l'Ukraine et de la Russie, le premier projet consistait en une série de cours d'anglais de tous les jours, pour lesquels le bureau d'aide a fourni une très petite contribution. Dans le cas du cours d'anglais en Ukraine, nous avons contribué environ 35 000 \$, et en Russie, 45 000 \$. Nous avons parrainé 40 leçons d'une demie-heure dans ces deux pays.

Ces projets sont maintenant terminés. Bien que nous n'ayons pas effectué d'évaluation officielle, nous croyons que le premier projet en ce qui a trait aux cours d'anglais en Russie et en Ukraine a connu beaucoup de succès. Dans le cas de la Russie, plus de 30 stations ont radiodiffusé les leçons. Un certain nombre de stations de radio d'État de l'Ukraine les ont aussi radiodiffusées. En versions traduites, ces 40 leçons d'une demie-heure ont été radiodiffusées aussi en Estonie, en Lettonie, au Biélorussie, en Moldavie et au Kazakhstan.

La fréquence de radiodiffusion dépasse aussi ce qui était prévu. La plupart des stations étaient supposées faire jouer les cassettes du cours d'anglais préparées par Radio-Canada une fois par semaine. Ces cours ont souvent été radiodiffusés deux ou trois fois par jour ou trois fois par semaine. Certaines stations les ont radiodiffusés chaque jour.

Le cours de langue de RCI était la seule production étrangère à laquelle on a accordé du temps d'antenne gratuitement. La BBC, Voice of America, Radio Liberty et les Allemands ont dû acheter du temps d'antenne pour leurs cours de langue.

Même s'il est difficile d'évaluer l'auditoire de ces émissions en Russie, certains sondages effectués par la BBC ont indiqué que RCI occupait le cinquième rang en ce qui a trait aux cotes d'écoute en Russie. Toutefois, je ne sais pas quelle méthode a été utilisée et je ne peux donc pas confirmer ces statistiques.

En général, ces cours d'anglais langue seconde d'une demi-heure ont connu beaucoup de succès en ce qui a trait au nombre de stations qui les ont radiodiffusés. De plus, elles les ont radiodiffusés beaucoup plus fréquemment que prévu. Ces cours étaient fondés sur un projet que RCI avait effectué en Chine.

En ce fondant sur ce projet, le Bureau d'aide a demandé à RCI d'étudier un autre projet en Russie. Cette fois, nous voulions pousser la formation plus loin que des cours d'anglais et radiodiffuser des leçons sur la démocratie, l'environnement et l'entrepreneuriat. En d'autres mots, nous voulions apprendre au

[Texte]

it means to live in a democratic society and what the elements of a civic society are.

With RCI, we put together a 40-part series of radio programs to make basic information in these three areas available to a wide Russian audience. Each of the thematic programs consisted of 15-minute long learning modules which interweaved a Canadian situation with a Russian situation. These were done in close collaboration with a Russian partner.

The broadcast series was aimed at average Russian citizens. The project is due to be completed by the end of May. We have not done an evaluation on the effectiveness of the program. However, our initial consultations have revealed an expression of interest in this series from broadcasters in approximately 25 Russian cities. As well, broadcast authorities in Moldavia, Estonia, Latvia and Lithuania have also expressed interest in the program.

Our final project with RCI is also a fairly recent one. Biannually, RCI organizes an international conference. This year it is to be on the challenges for international broadcasting. The conference aims at broadcasters, communication and development experts, policy makers and a broad range of other people. The objective of our bureau project was to introduce to broadcasting and communications experts in Central and Eastern Europe and the former Soviet Union how broadcasters work in a democratic society in Canada.

The idea was to identify two or three experts from each of the countries in Central and Eastern Europe, Russia, Ukraine, and a number of the other former Soviet Union countries. They came over to Canada. They assisted at the conference in Vancouver. Then there were very intensive two-day workshops in Toronto and Montreal showing these broadcasters from these countries the operations of our English- and French-language radio entities, reporting on elections and how election coverage is done, and ethics of broadcasting in a democratic society.

This project is due to be completed at the end of June. When these broadcasters go back to their respective countries, they are supposed to hold workshops themselves for a wider net in terms of broadcasters in their own country. We realize that just covering 20 people, you are not covering a large number, so one of the conditions of participating in this program was that anyone who signed up to come to Canada would then subsequently have to hold a larger workshop back in his home country to disseminate the information and the learning he got while in Canada.

This project is due to end at the end of June. We have the intention of carrying out an evaluation of that project, as well as an evaluation of the how-to project which I described previously. As yet, we have not done a full-scale evaluation so I cannot tell how you effective those initiatives have been.

[Text]

peuple russe comment créer sa propre entreprise, ce que signifie vivre dans une société démocratique et quels sont les éléments d'une société où le citoyen a des droits et des responsabilités.

Avec RCI, nous avons élaboré une série de 40 émissions de radio qui comportent de l'information de base dans ces trois domaines à l'intention d'un vaste auditoire russe. Chacune de ces émissions thématiques consistait en des modules d'apprentissage d'une durée de 15 minutes où s'entremêlaient une situation canadienne et une situation russe. Ces émissions ont été conçues en étroite collaboration avec un partenaire russe.

Cette série d'émissions était destinée aux citoyens russes moyens. Le projet devrait se terminer à la fin du mois de mai. Nous n'avons pas encore fait d'évaluation sur l'efficacité de l'émission. Toutefois, nos premières consultations ont révélé qu'environ 25 radiodiffuseurs russes étaient intéressés par cette série. De plus, les radiodiffuseurs de Moldavie, d'Estonie, de Lettonie et de Lituanie ont également montré de l'intérêt pour cette émission.

Notre dernier projet avec RCI est relativement récent. Chaque semestre, RCI organise une conférence internationale. Cette année, elle portera sur les défis de la radiodiffusion internationale. La conférence est destinée aux radiodiffuseurs, aux experts en communications et en développement, aux décideurs et à tout un éventail de gens. L'objectif du projet de notre bureau était de présenter aux experts en radiodiffusion et en communications de l'Europe centrale, de l'Europe de l'Est et de l'ancienne Union soviétique le fonctionnement de la radiodiffusion dans une société démocratique comme le Canada.

Il s'agissait d'inviter deux ou trois experts de chaque pays de l'Europe centrale et de l'Europe de l'Est, de la Russie, de l'Ukraine et d'un certain nombre de pays de l'ancienne Union soviétique. Ils sont venus au Canada et ont assisté à la conférence à Vancouver. Ensuite, ils ont participé à des ateliers très intensifs de deux jours à Toronto et à Montréal qui leur ont montré le fonctionnement de nos entités radiophoniques anglophones et francophones, qui faisaient un reportage sur les élections. Ils pouvaient ainsi voir comment s'effectuait la couverture d'une élection et apprendre les questions d'éthique qui ont trait à la radiodiffusion dans une société démocratique.

Ce projet devrait se terminer à la fin du mois de juin. Lorsque ces radiodiffuseurs retourneront dans leurs pays respectifs, ils seront supposés tenir des ateliers à l'intention d'un grand nombre de radiodiffuseurs de leur pays. Nous réalisons que former 20 personnes n'est pas suffisant. Les personnes qui venaient au Canada devaient donc, comme condition pour participer à ce programme, promettre de tenir par la suite un plus vaste atelier dans leur pays pour diffuser l'information qu'elles ont recueillie au Canada.

Ce projet doit se terminer à la fin du mois de juin. Nous avons l'intention d'évaluer ce projet et le projet que j'ai décrit précédemment. Jusqu'à présent, nous n'avons pas effectué une évaluation complète. Je ne peux donc pas vous dire si ces initiatives ont été efficaces.

[Text]

If they are successful, from the bureau's point of view, we would be very much interested in looking at the tools of media to get to a much larger audience in Russia-Ukraine or the countries of Central and Eastern Europe in terms of transferring skills and knowledge about how a democratic society works and how a market economy works.

Thank you, Mr. Chairman.

Senator MacDonald: You are the director of the bureau of assistance for Central and Eastern Europe?

Mr. O'Shea: Not quite. The bureau has three divisions. I am in charge of the division which looks after assistance primarily to Russia, Ukraine, Kazakhstan.

Senator MacDonald: Does every desk in the foreign affairs department have a bureau of assistance?

Mr. O'Shea: No. The bureau of assistance for Central and Eastern Europe at the moment is in Foreign Affairs. The assistance programs for the rest of the world are done through CIDA.

Senator MacDonald: I see. The 40-part series, 15 minutes each, those are produced by RCI?

Mr. O'Shea: In collaboration with their Russian counterpart. Terry Hargreaves may be able to add.

Senator MacDonald: You pay RCI money to do this?

Mr. O'Shea: That is right.

Senator MacDonald: Is this part of the overall pot or is this a windfall for Terry?

Mr. O'Shea: This is a windfall for Terry. No, no. This is not part of the overall funding of Foreign Affairs to RCI.

The way we work in the bureau, we always look for a Canadian executing agency on a project-by-project basis. In the case of delivering these kinds of broadcast materials over in the former Soviet Union and Central and Eastern Europe, RCI was the logical executing agency. We fund on a project-by-project basis, but it is not part of the overall core funding from Foreign Affairs.

Senator MacDonald: But they are produced at RCI. I am sorry, I am confused. When you are talking about distributing these and other projects, you either go and burn time from some stations over there or RCI carries them? I do not get it. Maybe Terry can help.

Mr. Terry Hargreaves, Executive Director, Radio Canada International: Senator, I will just explain the procedure on the distribution, what happened with the language lessons and what will happen with the programs we were just speaking about.

We made some very good linkages with people at Ostankino, a Soviet domestic radio network in Moscow. They were ready and willing to carry the programs locally in Moscow. On our behalf, they canvassed across what we would call, in effect, their owned

[Traduction]

Si le Bureau estime qu'elles ont réussi, nous serons grandement intéressés à prendre en considération tous les outils médiatiques qui pourraient nous permettre de rejoindre un auditoire plus vaste en Russie et en Ukraine ou dans les pays de l'Europe centrale et de l'Europe de l'Est de façon à leur transmettre nos compétences et nos connaissances sur le fonctionnement d'une société démocratique et d'une économie de marché.

Merci, monsieur le président.

Le sénateur MacDonald: Vous êtes le directeur du Bureau d'aide à l'Europe centrale et à l'Europe de l'Est?

M. O'Shea: Pas tout à fait. Le Bureau est formé de trois divisions. Je suis responsable de la division chargée d'aider en premier lieu la Russie, l'Ukraine et le Kazakhstan.

Le sénateur MacDonald: Est-ce que chaque section du ministère des Affaires étrangères a un bureau d'aide?

M. O'Shea: Non. Le Bureau d'aide à l'Europe centrale et à l'Europe de l'Est fait actuellement partie des Affaires étrangères. Les programmes d'aide pour les autres régions du monde sont administrés par le biais de l'ACDI.

Le sénateur MacDonald: Je vois. La série de 40 émissions de 15 minutes a-t-elle été produite par RCI?

M. O'Shea: En collaboration avec son homologue russe. Terry Hargreaves pourrait vous en dire plus.

Le sénateur MacDonald: Vous avez versé des fonds à RCI pour effectuer ces projets?

M. O'Shea: C'est exact.

Le Sénateur MacDonald: Est-ce que ces fonds font partie du financement général ou est-ce une aubaine pour Terry?

M. O'Shea: C'est une aubaine pour Terry. Non, non. Ces fonds ne font pas partie du financement global des Affaires étrangères versé à RCI.

Au Bureau, nous choisissons toujours un organisme d'exécution canadien pour chacun de nos projets. Dans le cas de la radiodiffusion de cours dans l'ancienne Union soviétique, en Europe centrale et en Europe de l'Est, RCI était un choix logique. Nous offrons du financement selon les projets, mais cela ne fait pas partie du financement global de base des Affaires étrangères.

Le sénateur MacDonald: Mais ils sont produits à RCI. Je m'excuse, je ne comprends pas très bien. Lorsque vous parlez de distribuer ces projets et d'autres, vous prenez du temps d'antenne de certaines stations là-bas ou RCI les diffuse? Je ne comprends vraiment pas. Peut-être que M. Hargreaves peut nous éclairer sur la question.

M. Terry Hargreaves, directeur administratif, Radio-Canada International: Monsieur le sénateur, je vais vous expliquer la procédure de distribution, c'est-à-dire ce qui se passe pour les cours de langue et ce qui se passe pour les émissions qui viennent d'être décrites.

Nous avons établi de très bonnes relations avec les gens d'Ostankino, réseau radiophonique national soviétique à Moscou. Ils étaient prêts à diffuser les émissions localement à Moscou. En notre nom, ils ont offert nos émissions à leurs propres stations

[Texte]

and operated stations in the various parts of Russia. They came back with a list of stations which had indicated an interest.

We would then ship cassettes through the bag to the embassy in Moscow; hand them over to Ostankino; they would distribute them to the stations. They would report back, we are running the forty lessons in such a city on Tuesday at 9 o'clock on such and such a frequency, and we are very happy. That is the way it was done.

Then we also canvassed other countries like the Baltic States, Moldova, Ukraine and now Kazakhstan, and they were distributed there. With the programs we are now speaking of, there is an even greater interest evinced, such as all of these people who came to the conference from both countries. We have added Azerbaijan, Georgia, Armenia, and several others, stations in Vladivostok and so on, who are all very keen to have the material. In fact, they are even more keen to have the 15-minute programs than they were for the English-language programs. We think they will be a big hit. They will be distributed the same way.

Senator MacDonald: You really are here as an advocate of the usefulness of RCI in your work in your department?

Mr. O'Shea: That is right. Our initial reaction is that it has been an effective tool in terms of undertaking the projects that we are interested in.

Senator MacDonald: From Terry's point of view, it is another example of the ingenuity he has to use considering the circumstances in which he finds himself?

Mr. Hargreaves: When you were talking about a windfall, it is not really. We are very glad to have the small additional funding to do programs that we would otherwise not be able to do. If I send one of our Russian language staff to Russia to gather material and do it, obviously he is replaced while he is away. We hire somebody on a temporary basis to come in. That costs money. The trip to Russia costs money. Collecting the material costs money. This is what they are paying for and the production of the programs.

You may ask, why were you not doing that anyway? We would love to do it anyway, but we would not be able to do it because we do not have the leeway in our budget to detach people, replace them and pay the money to do those kinds of things. They assist us in doing that.

We will probably play them on shortwave as well, but the primary aim is to go on the local stations in the target cities.

The Chairman: You have me completely confused now, Senator MacDonald and Mr. O'Shea and Mr. Hargreaves, so maybe you could answer my questions.

Mr. Hargreaves tells us he has a certain budget to work in. It has been cut by the CBC and this is what he has to do. Now we find out that the Department of Foreign Affairs, through your department, is giving them extra money to get the work done in

[Text]

dans diverses régions de la Russie. Ils nous ont ensuite soumis une liste de stations qui ont montré de l'intérêt.

Nous avons alors envoyé par valise diplomatique des cassettes à l'ambassade de Moscou, qui les a remises à Ostankino, et ce dernier les a distribuées aux stations. Ces stations nous ont alors informées qu'elles diffuseraient les 40 leçons dans telle ville le mardi à 9 h sur telle fréquence et qu'elles étaient très contentes. Voilà comment ça c'est passé.

En fait, nous avons offert nos émissions à d'autres pays comme les pays baltes, la Moldavie, l'Ukraine et maintenant le Kazakhstan. Les cassettes ont ensuite été distribuées dans ces pays. Quant aux émissions auxquelles nous faisons référence, encore beaucoup plus de gens sont intéressés. Notons, entre autres, toutes les personnes qui sont venues à la conférence des deux pays. Des pays comme l'Azerbaïdjan, la Géorgie, l'Arménie et plusieurs autres, des stations à Vladivostok et ainsi de suite sont tous très intéressés à obtenir notre matériel. En fait, les émissions de 15 minutes les intéressaient davantage que les cours d'anglais. Nous pensons que ces émissions connaîtront un franc succès. Elles seront distribuées de la même façon.

Le sénateur MacDonald: Vous êtes vraiment ici pour défendre l'utilité de RCI dans votre ministère?

M. O'Shea: C'est exact. Notre première impression est que RCI a été un outil efficace lorsqu'il s'est agi d'entreprendre les projets qui nous intéressent.

Le sénateur MacDonald: Du point de vue de M. Hargreaves, est-ce un autre exemple de l'ingéniosité dont il doit faire preuve dans les circonstances?

M. Hargreaves: Lorsque vous parlez d'une aubaine, ce n'est pas vraiment le cas. Nous sommes très heureux d'obtenir une petite contribution supplémentaire pour produire ces émissions, sans quoi nous ne pourrions le faire. Si je dois envoyer un de nos employés qui parlent le russe en Russie pour rassembler le matériel, il doit évidemment être remplacé pendant qu'il est parti. Nous devons donc engager quelqu'un d'autre temporairement. Cela coûte de l'argent. Le voyage en Russie coûte de l'argent. Rassembler le matériel coûte de l'argent. Voilà à quoi servent les fonds versés. Ils servent aussi à la production des émissions.

Vous allez sûrement me demander pourquoi nous ne le faisons pas de toute façon. Nous aimerions bien, mais nous avons les mains liées. Notre budget ne nous laisse aucune latitude pour détacher du personnel, le remplacer et payer ce genre de choses. Voilà donc à quoi servent ces fonds.

Il est probable que nous radiodiffuserons aussi ces émissions sur ondes courtes, mais la priorité est de les radiodiffuser dans les stations locales des villes cibles.

Le vice-président: Je suis totalement perdu, monsieur le sénateur MacDonald, monsieur O'Shea et monsieur Hargreaves, alors peut-être pouvez-vous répondre à mes questions.

M. Hargreaves nous dit qu'il doit travailler en fonction d'un certain budget. Son budget a été coupé par la CBC, et voilà ce qu'il doit faire. Ensuite, nous apprenons que le ministère des Affaires étrangères reçoit des fonds supplémentaires de votre

[Text]

Russia and Europe and those other programs. How much money do these programs of yours cost the taxpayer, money which is going to the RCI through the back door?

Mr. O'Shea: I do not think it was through the back door.

The Chairman: Well, through the front door.

Mr. O'Shea: Through the front door, yes. First of all, as Terry said, RCI would not normally have done these as part of its ordinary mandate. Its ordinary mandate would be broadcasting from Canada through its normal channels.

This is activity, regardless of what the level of the budget is, over and above what normally would have done. But to answer your question, senator, the amount of funding on the three projects which I mentioned, over four fiscal years, is \$389,930. I do not think there was any loose change.

They are relatively very small, well-defined projects. They are not meant to replace core funding or whatever. They are very specific projects, with a specific mandate, time period and, fairly limited in terms of what funding we have put up.

The Chairman: Thank you, Mr. O'Shea, for your information. Maybe if we need more information from External Affairs, we can get other people back here, even the minister if we have to, to tell us how many other side deals you may have going on. It is a very interesting topic.

For the members of the committee, we will adjourn this meeting to April 27 at 3:15 p.m. We will hear from the chairman because he wants to talk about budgets and business.

Other witnesses will be Professor Florian Sauvageau and the International Council for Canadian Studies, a professor from the Department of Political Science at McMaster University; and the director-general from the Department of Foreign Affairs.

The committee adjourned.

[Traduction]

ministère pour produire les émissions en Russie et en Europe et pour d'autres émissions. Combien ces émissions coûtent-elles aux contribuables, alors que RCI a reçu ces fonds par la porte d'en arrière?

M. O'Shea: Je ne crois pas que ce soit le cas.

Le vice-président: Bien, alors par la porte d'en avant.

M. O'Shea: Oui, par la porte d'en avant. D'abord, comme M. Hargreaves l'a mentionné, RCI n'aurait normalement pas produit ces émissions dans le cadre de son mandat, qui est de radiodiffuser à partir du Canada par ses canaux réguliers.

Indépendamment du budget, cette activité va plus loin. Mais pour répondre à votre question, monsieur le sénateur, le financement des trois projets que j'ai mentionnés, qui s'étalent sur quatre exercices, s'élève à 389 930 \$. Je ne crois pas qu'il en ait resté.

Ce sont des projets relativement petits et bien définis. Ils n'ont pas pour but de remplacer le financement de base ou quelque financement que ce soit. Ce sont des projets très particuliers, qui ont un mandat précis, s'étalent sur une période définie et reçoivent un financement très limité.

Le vice-président: Merci, monsieur O'Shea, de ces renseignements. Si jamais nous avons besoin de renseignements supplémentaires de la part des Affaires étrangères, nous pouvons inviter d'autres gens à venir s'adresser à nous, même le ministre s'il le faut, pour nous signaler combien d'autres ententes particulières vous avez conclues. C'est un sujet très intéressant.

Pour les membres du comité, la prochaine réunion aura lieu le 27 avril à 15 h 15. Le président s'adressera au comité parce qu'il veut parler des budgets et de certaines activités.

Les autres témoins seront le professeur Florian Sauvageau, du Conseil international des études canadiennes, un professeur de la faculté de sciences politiques de l'Université McMaster et le directeur général du ministère des Affaires étrangères.

Le comité suspend ses travaux.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
Ottawa, Canada K1A 0S9

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*
Groupe Communication Canada — Édition
Ottawa, Canada K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From the Coalition to Restore Full RCI Funding:

Mr. Wojtek Gwiazda, Spokesman;
Maggy Akerblom, Member of the Coalition;
Sheldon Harvey, President of the Canadian International DX
Club.

Andrew Simon, Former Executive Director of Radio Canada
International

*From the Department of Foreign Affairs and International
Trade:*

Kevin O'Shea, Bureau of Assistance for Central and Eastern
Europe

From Radio Canada International:

Terry Hargreaves, Executive Director.

*De la Coalition pour la restauration du financement intégral de
Radio-Canada International:*

M. Wojtek Gwiazda, Porte-parole;
Maggy Akerblom, Membre;
Sheldon Harvey, Président du Club canadien international
DX.

Andrew Simon, Ancien directeur-général de Radio-Canada
International

Du ministère des Affaires étrangères:

Kevin O'Shea, Direction générale d'assistance à L'Europe
centrale et l'Europe de l'est,

Du Radio-Canada International:

Terry Hargreaves, Directeur exécutif.



First Session
Thirty-fifth Parliament, 1994

Première session de la
trente-cinquième législature, 1994

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

Chairman:
The Honourable DONALD H. OLIVER, Q.C.

Président:
L'honorable DONALD H. OLIVER, c.r.

Wednesday, April 27, 1994

Le mercredi 27 avril 1994

Issue No. 4

Fascicule n° 4

Third Proceedings on:
The mandate and funding of
Radio Canada International

Troisième fascicule concernant:
Le mandat et le financement de
Radio-Canada International

WITNESSES:
(See back cover)

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Donald H. Oliver, Q.C., *Chairman*

The Honourable Lorne M. Bonnell, *Deputy Chairman*
and

The Honourable Senators:

Adams	* Lynch-Staunton
Atkins	(or Berntson)
Davey	MacDonald
Eyton	Petten
* Fairbairn (or Molgat)	Roberge
Johnson	Spivak
	Thériault

* *Ex Officio Members*
(Quorum 4)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable Donald H. Oliver, c.r.

Vice-président: L'honorable Lorne M. Bonnell
et

Les honorables sénateurs:

Adams	* Lynch-Staunton
Atkins	(ou Berntson)
Davey	MacDonald
Eyton	Petten
* Fairbairn (ou Molgat)	Roberge
Johnson	Spivak
	Thériault

* *Membres d'office*
(Quorum 4)

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Wednesday, April 27, 1994
(5)

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, met this day in Room 257-East Block, at 3:20 p.m., the Deputy Chairman, the Honourable Senator M. Lorne Bonnell, presiding.

Members of the Committee present: The Honourable Senators Adams, Atkins, Bonnell, Davey, Eyton, MacDonald, Petten, Roberge, Spivak and Thériault. (10)

Other Senators present: The Honourable Senator Perrault.

In attendance: Mr. Dan Shaw from the Research Branch of the Library of Parliament.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Witnesses:

Professor Florian Sauvageau, Department of Communications, Laval University

Professor Howard Aster, Department of Political Science, McMaster University

Peter Lloyd, Director General, Communications, Department of Foreign Affairs

Garrett Lambert, Assistant Deputy Minister, Corporate Management Branch, Department of Foreign Affairs

Alain Guimond, Executive Director, International Council for Canadian Studies

Pursuant to the Order of Reference of March 15, 1994 the Committee continued its study on the mandate and funding of Radio Canada International.

Professor Sauvageau and Professor Aster made statements and answered questions.

Mr. Lloyd and Mr. Lambert made a statement and answered questions.

It was agreed that the documents respecting the funding of Radio Canada International and the budget reduction of the Department of Foreign Affairs and International Trade (DFAIT) be published as an appendix to the proceedings of the Committee (See Appendix TC/4).

Mr. Guimond made a statement and answered questions.

At 5:10 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

PROCÈS-VERBAL

OTTAWA, le mercredi 27 avril 1994
(5)

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 15 h 20, dans la salle 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable sénateur M. Lorne Bonnell (*vice-président*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Atkins, Bonnell, Davey, Eyton, MacDonald, Petten, Roberge, Spivak et Thériault. (10)

Autre sénateur présent: L'honorable sénateur Perrault.

Également présent: M. Dan Shaw, du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Témoins:

Professeur Florian Sauvageau, Département des communications, université Laval

Professeur Howard Aster, Département des sciences politiques, université McMaster

Peter Lloyd, directeur général, Communications, ministère des Affaires étrangères

Garrett Lambert, sous-ministre adjoint, Section de la gestion ministérielle, ministère des Affaires étrangères

Alain Guimond, directeur exécutif, Conseil international d'études canadiennes

En conformité avec son ordre de renvoi du 15 mars 1994, le comité poursuit l'étude du mandat et du financement de Radio-Canada International.

Les professeurs Sauvageau et Aster font leurs exposés, puis répondent aux questions.

MM. Lloyd et Lambert font un exposé, puis répondent aux questions.

Il est entendu que les documents concernant le financement de Radio-Canada International et les compressions budgétaires du ministère des Affaires étrangères et du Commerce extérieur seront publiés en annexe des délibérations du comité (*voir annexe TC/4*).

M. Guimond fait un exposé, puis répond aux questions.

À 17 h 10, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

Le greffier du comité,

Tõnu Onu

Clerk of the Committee

EVIDENCE

OTTAWA, Wednesday, April 27, 1994.

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 3.15 p.m. to consider its order of reference to examine and report upon the mandate and funding of Radio Canada International.

Senator M. Lorne Bonnell (*Deputy Chairman*) in the Chair.

The Deputy Chairman: Honourable senators, since there is another important meeting taking place at 5:30 p.m., we should like to end this meeting by then. For the benefit of senators, we are not meeting next week but we will meet at 9:30 on the morning of the following week, May 10, to discuss business. The chairman will be back for that meeting. We do not know what room it will be in yet but our clerk will let us know.

This afternoon we have the privilege of having with us two professors. First, there is Professor Florian Sauvageau, Department of Communications, Laval University, Quebec City. He was the co-chairman of the Kaplan-Sauvageau Commission on Broadcasting. He is one of the most well-known commentators on communications in Quebec. We also have Professor Howard Aster, Department of Political Science, McMaster University and a former member of the board of the Canadian Broadcasting Corporation. He helped organize the Radio Canada International Conference on international broadcasting in Vancouver this year and in previous years in Quebec City and Hamilton.

They will give their statements and then we will be able to quiz either one. Please hold your questions for both of our guests so they may give their presentation first. I invite Professor Sauvageau to speak first.

Professor Florian Sauvageau, Department of Communications, Laval University: Thank you for your invitation.

Je vais faire ma présentation en Français, mais je pourrai répondre, si vous le voulez, aux questions en Français ou en Anglais.

Je voudrais commencer avec une statistique que j'ai déjà utilisé il y a deux ans, peut-être. Je ne sais pas si elle a évolué beaucoup, mais elle n'a pas dû évoluer beaucoup. Nos amis de Radio-Canada International pourront dire si elle a bien évolué.

A cette époque-là, il y a deux ans ou à peu près, près d'un million d'Américains écoutaient Radio-Canada International, au moins une fois par semaine.

Un million d'Américains, c'est beaucoup. Je sais que les comparaisons sont toujours boiteuses mais si je peux faire une comparaison avec le tirage du *New York Times*. Le tirage du *New York Times* est d'un million. Bien sûr, il y a plus d'une personne qui lit une copie d'un journal, mais en exagérant un peu, on

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mercredi 27 avril 1994.

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 15 h 15 pour étudier son ordre de renvoi, qui consiste à procéder à un examen du mandat et du financement de Radio-Canada International et à faire rapport à ce sujet.

Le sénateur M. Lorne Bonnell (vice-président) occupe le fauteuil.

Le vice-président: Honorables sénateurs, étant donné qu'une autre réunion importante aura lieu à 17 h 30, il serait souhaitable que notre réunion soit terminée d'ici là. Pour le bénéfice des sénateurs, je précise que nous ne nous réunirons pas la semaine prochaine, mais que nous nous rencontrons à 9 h 30, la semaine suivante, soit le 10 mai, pour discuter. Le président sera de retour et assistera à cette réunion. Nous ne savons pas encore dans quelle salle la réunion se tiendra, mais notre greffier nous en informera.

Cet après-midi, nous avons le privilège d'avoir avec nous deux professeurs. Tout d'abord, M. Florian Sauvageau, du département des communications de l'Université Laval, à Québec. Il était coprésident de la commission Kaplan-Sauvageau, qui s'est penchée sur la question de la radiodiffusion. C'est l'un des plus éminents analystes des communications au Québec. L'autre témoin est M. Howard Aster, du département des sciences politiques de l'université McMaster, ancien membre du conseil d'administration de la Société Radio-Canada. Il a contribué à mettre sur pied la conférence organisée par Radio-Canada International sur la radiodiffusion internationale qui s'est tenue à Vancouver cette année et, au cours des années précédentes, à Québec et à Hamilton.

Chacun présentera son exposé, et nous pourrons ensuite leur poser des questions. Avant de poser des questions à nos deux invités, veuillez leur laisser l'occasion de présenter leur exposé. Je cède d'abord la parole à M. Sauvageau.

M. Florian Sauvageau, département des communications, Université Laval: Je vous remercie de votre invitation.

I am going to make my presentation in French, but I will answer questions in either French or English.

I would like to start with a figure I first used two years ago or thereabouts. I don't know if the figure has changed a great deal; I don't think it's likely. Our friends from Radio Canada International will be able to say whether the figure has changed.

Two years or so ago, almost one million Americans listened to Radio Canada International at least once a week.

One million Americans is a lot. I know comparisons are odious, but I would like to make a comparison with the circulation of the *New York Times*. It is one million copies. Naturally, more than one person can read each copy, but to exaggerate a little, RCI's American audience is roughly equivalent to a mention of Canada

[Texte]

pourrait dire que c'est comme si d'une certaine manière, on parlait du Canada dans le *New York Times* une fois par semaine. On ne parle pas, comme vous le savez, du Canada dans les pages du *New York Times* une fois par semaine.

D'une certaine manière Radio-Canada International rompt le silence des médias à l'étranger, non seulement au États-Unis mais un peu partout dans le monde. Le silence des médias étrangers sur le Canada. On parle peu du Canada dans les médias internationaux. Il y a, à Ottawa, autour de 25 correspondants étrangers. Aux États-Unis, à Washington, il y a des centaines de correspondants étrangers. A Bruxelles, il y a des centaines de correspondants étrangers. Le Canada n'est pas un pays dont on parle énormément dans les médias de l'étranger.

Dans les contextes de plus en plus grand d'internationalisation, dans tous les secteurs de l'activité humaine, je pense, qu'il est important que le Canada fasse entendre sa voix sur la scène internationale et Radio-Canada International est un outil qui le permet.

Si vous me le permettez, je vais vous donner, pour les États-Unis, quelques chiffres tirés d'une publication de 1992 publiée par le Script School of Journalism de Ohio University. Ils ont fait deux choses: ils ont fait une analyse de contenu d'un nombre important de médias américains. Ils ont fait une enquête auprès des américains pour connaître leur degré de connaissance des grands problèmes du Canada et leur intérêt pour le Canada.

Évidemment, l'enquête n'a rien révélé que l'on ne connaissait pas, et, c'est une des conclusions:

Not only does our study show that the American public is unaware of Canadian issues and that media coverage is limited. It also shows that most people in the U.S. want more coverage of Canada.

Alors, le *New York Times* et le *Wall Street Journal* parlent un peu plus du Canada mais on voit avec toutes les statistiques de cette étude que dans la plupart des médias américains, l'on parle peu du Canada. Dans cette étude, on donne une liste de neuf pays en leur demandant s'ils sont intéressés d'en connaître davantage sur ces pays-là. C'est le Canada qui arrive au premier rang.

Évidemment, il faut toujours prendre toutes les études avec précaution parce qu'on les sort parfois du contexte. Il y a 54,5 p. 100 des Américains interrogés, pour cette étude sérieuse, et ils disent qu'ils voudraient plus d'information sur le Canada. C'est le pays qui arrive au premier rang.

La Chine arrive au second rang. Donc, Radio-Canada sert à renseigner les étrangers intéressés sur les problèmes canadiens, et je pourrais prendre des études sur d'autres pays et on arriverait au même résultat un peu partout dans le monde, on parle peu du Canada. C'est une première raison, je pense, qui indique l'importance qu'il faut accorder à Radio-Canada International.

Plusieurs ont pensé qu'avec la chute du mur de Berlin, c'était la fin des radios internationales qu'on avait conçus comme un outil ou que plusieurs concevaient comme un outil dans le contexte de

[Translation]

in the *New York Times* once a week. And as you know, Canada does not get mentioned once a week in the *New York Times*.

In a sense Radio Canada International breaks the foreign media's silence about Canada, not just in the United States but throughout the world. The international media don't have much to say about Canada. There are perhaps 25 foreign correspondents in Ottawa. In Washington, D.C., there are hundreds. In Brussels there are hundreds. Canada isn't a country that gets a lot of attention in the foreign media.

In a context of increasing globalization in all areas of human activity, I think it is important for Canada to make its voice heard on the international scene, and Radio Canada International is a channel for that voice.

With your permission I will give you some figures for the United States, taken from a 1992 publication by Ohio University's Script School of Journalism. The School did two things: it analyzed the content of a large number of American media, and it surveyed Americans to find out the extent of their knowledge of Canada's major problems and their interest in Canada.

Obviously the study didn't reveal anything we don't already know, but here is one of the conclusions:

Notre étude révèle non seulement que la population américaine n'est pas au courant des grandes questions canadiennes et que le reportage des médias est limité, mais aussi que la plupart des gens aux États-Unis aimeraient entendre plus de nouvelles sur le Canada.

The *New York Times* and the *Wall Street Journal* may write about Canada a little more often, but the statistics in this study show that most American media rarely mention Canada. In the survey segment of the study they listed nine countries and asked people if they would like to know more about them. Canada was the top choice.

Of course, studies like this one must always be approached with caution, because they are sometimes taken out of context. But this is a serious study, and 54.5 per cent of the Americans contacted said they would like to know more about Canada. It came first.

China came second. So Radio Canada International is useful in informing people in other countries who are interested in Canada's problems, and I could take studies on other countries and we would find the same thing just about all over the world — not much news about Canada. That's the first thing, in my opinion, that indicates the importance Radio Canada International deserves.

A number of observers concluded, with the fall of the Berlin wall, that the time had gone by for international radio, which had been seen in certain quarters as a weapon in the Cold War.

[Text]

la guerre froide. Personnellement, je pense que les radios internationales sont toutes aussi importantes maintenant qu'elles ne l'étaient à l'époque de la guerre froide.

On sait le rôle que les radios ont joué, justement, dans tous les événements qui ont conduit à la chute du mur de Berlin. Premièrement, le monde n'est pas aussi libre que certains veulent bien le croire.

Dans la région de la Méditerranée, par exemple, au Moyen-Orient, il y a un grand nombre de pays où il n'y a pas de liberté de presse.

Je regardais, hier, le dernier rapport du comité «To protect journalists», il y a 22 journalistes qui ont été arrêtés l'an passé en Chine. C'est le rapport de 1993, 22 journalistes ont été arrêtés. Donc, il est important que Radio-Canada International diffuse, comme elle le fait, en langue arabe et en Chinois.

Le monde change, c'est normal aussi que les priorités de Radio-Canada changent. Ce sont des langues maintenant importantes, le Chinois et l'Arabe. D'autres le sont peut-être moins mais c'est très important aussi de consolider ou d'aider à construire et, ensuite, de consolider les institutions démocratiques dans les nouvelles démocraties et Radio-Canada International peut être un outil important en ce sens.

Dans les pays de l'Europe centrale et de l'Europe de l'Est, Radio-Canada International a toujours une certaine importance. Par contre, le Canada a moins d'importance dans les pays où la censure existe.

L'Afrique aussi est une autre partie du monde où l'on essaie de construire des institutions démocratiques, c'est pas en relayant le réseau anglais et le réseau français, les réseaux nationaux, en Afrique qu'on va les intéresser à écouter Radio-Canada International et à tenir compte de leurs problèmes et à leur aider à régler leurs problèmes.

Cela, si vous voulez, c'est la partie utilité de Radio-Canada International eu égard à ceux qui l'écoutent. Il y a aussi un autre aspect qui n'est pas négligeable, c'est la présence du Canada sur la scène mondiale, comme je l'ai dit au début, faire entendre notre voix dans les grands dossiers, à savoir, les grands dossiers politiques, les grands dossiers économiques, les grands enjeux culturels.

Évidemment, il faut, peut-être, être prudent à cet égard parce que je pense qu'il faut éviter de faire de Radio-Canada International, un outil de relations publiques du Canada. Si l'on veut garder la crédibilité de Radio-Canada International, il faut prendre la voie de la BBC. Le BBC World Service est crédible parce qu'il rapporte les nouvelles du pays comme Radio-Canada International l'a toujours fait. Même si certaines de ces nouvelles canadiennes sont négatives pour le Canada. C'est de cette façon-là qu'on réussit à obtenir et à conserver une crédibilité.

Aux États-Unis à mon avis, *Voice of America*, est moins crédible parce que c'est une bras de *United States Information Agency*, l'agence de relations publiques des États-Unis.

[Traduction]

Personally I think international radio is as important now as it ever was during the Cold War era.

We all know the role radio played in the whole range of events that led up to the fall of the Berlin Wall. And the world is still not as free as some people would like to believe.

Around the Mediterranean, for instance, in the Middle East, there are a great many countries without a free press.

Yesterday I was looking at the most recent report of the committee "Protection des journalistes". Twenty-two journalists were arrested last year in China. That's the 1993 report — twenty-two journalists arrested. So it's important that Radio Canada International continue to broadcast, as it does, in Arabic and Chinese.

The world is changing, and it is normal that RCI's priorities should change with it. Chinese and Arabic are major languages now. Others may not be quite so important, but the new democracies still need help beginning to build, and then consolidating, their democratic institutions, and Radio Canada International may be able to contribute significantly to this process.

RCI is still important in Central and Eastern Europe. On the other hand, where censorship is practised Canada is less important.

Africa is another part of the world where people are trying to build democratic institutions. It isn't by beaming our national network programming, whether English or French, to Africa that we're going to interest them in listening to RCI or take their problems into account or help them solve those problems.

That, if you will, is the utilitarian aspect of RCI's work for its listeners. There is also another aspect, which should not be downplayed, and that is Canada's presence on the world stage, as I said at the start — making our voice heard on the great political issues, the great economic issues, the great cultural issues.

We must, I suppose, be prudent about this aspect, because I think we have to be careful to avoid making RCI a public relations arm for Canada. If we want RCI to retain its credibility, it should follow the example of the BBC. The BBC World Service is credible because it reports the country's news, just as RCI has always done, the bad with the good. That is how credibility is earned and maintained.

Voice of America is less credible, in my opinion, because it is an arm of the United States Information Agency, the country's public relations agency.

[Texte]

Dans la note que le greffier m'a envoyée, on parlait des nouveaux modes. Enfin, il y avait deux questions, l'une étant l'importance de Radio-Canada International, je viens d'en parler, l'autre étant: Est-ce que la radio numérique, par exemple, doit influencer l'avenir de Radio-Canada International?

Je pense qu'il faut envisager de nouveaux moyens de diffusion mais il ne faut pas non plus dans le cas de la radio numérique aller trop vite. On ne sait pas exactement quel sera l'avenir de la radio numérique au Canada.

D'abord, le CRTC va tenir là-dessus, comme vous le savez, des audiences cet automne. Il faudra un peu voir ce qu'on fera de cet outil chez-nous. Pour le moment, je pense, qu'il faut envisager la radio numérique, au moins, à moyen terme, pas à court terme. Il faut, peut-être, y réfléchir-là mais à court terme, les récepteurs coûtent encore très cher.

D'autres outils, par contre, peuvent être et sont déjà utilisés. La coopération avec d'autres radios, c'est-à-dire la diffusion des émissions de Radio-Canada International sur les radios locales. La diffusion comme le fait, par exemple ici, Radio-France International qui diffuse sur câble. Le jour quand TV5 ne diffuse pas, vous avez Radio-France international sur le câble.

On peut envisager davantage, me semble-t-il, de recourir aux moyens de diffusions nationaux dans les pays qui ont été choisis pour y diffuser.

Je pense aussi que Radio-Canada International pourrait envisager une coopération avec des partenaires d'ici. J'ai vu que vous vous intéressiez à d'autres modes de financement pour Radio-Canada International, par exemple, la publicité. Je ne pense pas que l'on puisse aller très loin relativement à la publicité mais on pourrait penser en tous les cas, à faire des expériences de commandite et de prestige et non pas de publicité sous pression et de publicité commerciale. Cela nuirait à l'image de marque de Radio-Canada International. Mais à des commandites de prestige pour certaines émissions par des entreprises qui ont un intérêt à ce que leur nom soit entendu à l'étranger.

Je pense aussi que Radio-Canada International pourrait envisager un partenariat avec des ONG par exemple qui travaillent dans le Tiers-Monde. Il n'y a pas seulement la coopération économique du Canada qui est importante, il y a la coopération dans bien des champs. Certaines organisations non gouvernementales, pourraient, peut-être, être intéressées à des opérations conjointes avec Radio-Canada International.

Toujours, bien sûr, pour autant que Radio-Canada International garde le contrôle sur les émissions. Il ne s'agit pas de céder les antennes. Je pense que les universités qui ont un souci de plus en plus grand de coopération internationale, pourraient être intéressées à faire des choses avec Radio-Canada International.

Donc, il y a des ressources indirectes qui pourraient contribuer à accroître, d'une certaine manière, sans exagérer, le budget ou les ressources de Radio-Canada International.

Peut-être aussi qu'il serait possible d'envisager un partenariat avec d'autres. Depuis plusieurs années, les Belges essaient de créer un projet de radio francophone. Comme on a TV5, la télévision francophone internationale. La francophonie, l'agence

[Translation]

The note the Clerk sent me referred to new modes of broadcasting, and there were two questions, the one I have just touched on, about Radio Canada International's importance, and the other about digital broadcasting: Is it going to affect RCI's future?

I think we have to look ahead to new broadcasting technologies, but we shouldn't rush into something like digital radio. We don't know exactly what digital radio's future in Canada is going to be.

First, the CRTC is, as you know, going to be holding hearings about that very subject this fall. We'll have to see what use we can make of the technology here at home. For the moment, I think digital radio will be something for at least the medium term, not the short term. It will have to be considered, but in the short term, the receivers are still very expensive.

Other means, on the other hand, can be and already are being used. Cooperation with other broadcasters, i.e. the broadcasting of RCI programming on local networks, for instance, the way Radio-France International broadcasts here on cable. When TV5 isn't on the air you have Radio-France International on cable.

I think we could be giving more thought to using local networks in countries that would be willing to broadcast our programming.

I also think Radio Canada International could look at cooperation with partners here at home. I saw that you were interested in other methods of financing for RCI, advertising for instance. I don't think you can go very far in that direction, but you could look for sponsors who would be willing to underwrite programs for the prestige and not in exchange for hype and commercialism, which would tarnish RCI's image. But prestige sponsorships of certain programs by companies that are interested in having their name known abroad would be something else.

Then too, I think Radio Canada International could think about partnerships with non-governmental organizations working in the Third World. It isn't just Canada's economic cooperation that matters, it's cooperation in a great many areas. Some NGOs might be interested in joint projects with Radio Canada International.

RCI would of course have to remain in control of program content. It would not be handing over the airwaves. I think universities, which have a growing concern for international cooperation, might be interested in doing something with RCI.

So there are indirect resources that could be used to increase RCI's budget and resources, to a certain extent — we mustn't expect miracles.

Other partnerships might be possible. For some years now the Belgians have been trying to launch a French-language radio network — TV5, but on radio. The Agence de coopération culturelle et technique, which is headquartered in Paris, invests

[Text]

de coopération culturelle et technique à Paris dont le Canada est comme vous le savez, un des bailleurs de fonds important, investit des sommes considérables dans la télévision internationale francophone, dans TV5.

Dans le cas de l'Afrique, je pense que ces fonds seraient mieux investis si on les investissait dans la radio internationale. En Afrique, ce ne sont qu'une petite portion des élites dans la ville qui ont accès à la télévision.

Si on veut vraiment rejoindre les masses en Afrique, dans un souci de transition démocratique, c'est la radio qu'il faut utiliser. Il y a là des opérations à monter entre diverses radios qui pourraient être très utiles dans une perspective de relation internationale et c'est là-dessus que je veux terminer.

Je pense qu'il faut envisager, sans en faire un outil de relations publiques, la radiodiffusion internationale comme un outil de relations internationales. D'autres pays l'ont compris. C'est une carte de visite importante que la radiodiffusion internationale.

Même si j'enseigne maintenant, je suis resté journaliste. Ma vie c'est le journalisme. Je trouve toujours les choses que j'ai à dire dans les journaux de la veille.

Il y avait un petit article dans la *Presse* d'hier qui nous disait que le Centre culturel canadien à Paris ne sera pas fermé. Le ministre, monsieur Ouellet, a annoncé à Montréal, à l'occasion de l'inauguration d'une chaîne sur la Communauté européenne, que le Centre culturel canadien à Paris, donc le lieu, la vitrine de notre culture à Paris, qu'on allait fermer avec les coupures, ne le serait pas parce que c'était trop important, disait-il, comme fenêtre pour notre culture et notre mode de vie.

Je cite le ministre pour conclure. Monsieur Ouellet a expliqué que:

La présence du Canada à l'étranger ...

À Paris donc, dans ce cas-ci

... y est mesuré à l'aune de la présence de nos artistes, créateurs et penseurs et de l'ampleur de cette voix culturelle à Paris, Londres, Rome et Bruxelles.

Si c'est important d'avoir une fenêtre à l'extérieur et si c'est suffisamment important pour que l'on décide de garder un centre culturel ouvert à Paris, je pense que cela l'est au moins tout autant, sinon davantage, de conserver sinon d'accroître, l'importance d'une fenêtre comme Radio-Canada International.

The Chairman: Thank you, professor, for your enlightening comments.

We will find out how Ontario's viewpoint compares to Quebec's. We will now hear from Professor Aster.

Professor Howard Aster, Department of Political Science, McMaster University: Thank you, Mr. Chairman, and senators. I am not sure whether my perspective is an Ontario perspective. Although I teach in southern Ontario, I want to reflect a bit with you on a variety of my experiences in relation to international broadcasting.

[Traduction]

considerable sums in TV5, and Canada is one of the ACCT's larger contributors.

In the case of Africa, I think the money would be better spent if it were invested in an international radio network of this kind. In Africa only a small percentage of the urban elite have access to television.

If we really want to reach the great mass of the population in Africa, out of concern for a transition to democracy, radio is the tool to use. There are joint projects for radio networks that could be very useful from the perspective of international relations, and that is the point on which I want to conclude.

I think international broadcasting must be seen as a tool not of public relations but of international relations. Other countries have understood this. International broadcasting is a key that opens many doors.

Although I am teaching now, I remain a journalist at heart. Journalism is my life. I always find the things I have to say in last night's papers.

There was a short article in *La Presse* yesterday saying that the Canadian Cultural Centre in Paris was not going to be closed after all. The responsible Minister, Mr. Ouellet, announced in Montreal, on the occasion of the inauguration of a European Community network, that the Canadian Cultural Centre in Paris, a shopwindow, as it were, of Canadian culture, which was to have been closed by budget cuts, is to remain open, because, he said, it was too important as a window on our culture and way of life.

I would like to quote the Minister as my conclusion. Mr. Ouellet explained that:

Canada's presence abroad —

in France in this case

— is measured by the yardstick of the presence of our artists, creators and thinkers and the extent to which their voices are heard in Paris, London, Rome and Brussels.

If it is important to maintain windows of this kind in other countries, important enough for us to decide to keep a cultural centre open in Paris, I think it is just as important and perhaps more important to preserve, and even to enlarge, the window that Radio Canada International represents.

Le président: Merci, monsieur Sauvageau, de ces observations pertinentes.

Nous allons maintenant voir si l'Ontario envisage les choses du même oeil que le Québec. Et je cède maintenant la parole à M. Aster.

M. Howard Aster, département des sciences politiques, université McMaster: Merci, monsieur le président et sénateurs. Je ne sais pas si l'optique que je vais vous présenter est celle de l'Ontario, même si j'enseigne dans le sud de l'Ontario. J'aimerais passer en revue avec vous une gamme d'expériences que j'ai vécues en ce qui a trait à la radiodiffusion internationale.

[Texte]

I first want to thank you for inviting me to come to this hearing. As an academic, I often tell my students that there is a wealth of very important research material in Senate committees. Often enough I refer them to the Senate Committee on Mass Media, which I think is not only an extraordinarily important historic document, but a vital document as well for young Canadians today. It is my hope that the report of this committee, when it comes out, will also prove to be a very important and significant contribution, not just a review, to the future development of international broadcasting in Canada, a topic which I hold dear to my heart.

I want to limit my remarks today to three specific areas. First, I want to indicate to you my own past involvement with the CBC. Second, I want to review my collaboration with Radio Canada International since 1990. Third, I want to outline a few thoughts I have with regard to the future direction of international broadcasting and what I think is the vital role that RCI must play in the development of international broadcasting globally.

I sat on the board of directors of the CBC and also as a member of the executive committee of the board during the period 1984 to 1989. Obviously those were very difficult times within the corporation. It was the era where the budget cuts took a huge bite, and the board preoccupied itself endlessly with issues of cuts. We talked at that time, in 1984 to 1989, about downsizing, and we did do it. At the same time the process of downsizing took place, we were able to expand Canadian content and expand Canadian production.

During that period, Radio Canada International remained an integral but peripheral part of the CBC, integral because there was a recognition that the international service of the CBC was an important part of the corporation, but it was peripheral because it was never really discussed at the board level in any great length, nor was it ever reviewed in detail by the board. In effect, the board accepted the idea that RCI was a line item in the budget of the corporation.

By 1988, the financial situation of the corporation began to worsen, and it was clear that the paring down of the financial commitments of the CBC may involve perhaps some surgery. The board considered but rejected the view that belt-tightening had come to an end and that surgery was required. I remember the discussions we had at the board level in those years. It was always decided that it would be better to do with less rather than to lose or close down completely a single service.

That perspective changed in December, 1990, when the board of directors of the corporation authorized the president, Mr. Veilleux, to terminate the operation of RCI by April 1, 1991. You heard Mr. McEwen state, and I'll quote from his testimony here:

[Translation]

D'abord, permettez-moi de vous remercier de m'avoir invité à comparaître devant vous. En ma qualité d'universitaire, je dis souvent à mes étudiants que l'on trouve une mine de documents de recherche très importants au sein des comités sénatoriaux. Bien souvent, je les renvoie au rapport du comité sénatorial sur les médias, qui est, à mon avis, un document historique d'une importance capitale, ainsi qu'un document vital pour les jeunes Canadiens d'aujourd'hui. J'espère que le rapport de votre comité, au moment de sa parution, contribuera de façon tout aussi importante et significative à l'expansion future de la radiodiffusion internationale au Canada, sujet qui me tient à coeur, et qu'il ne se bornera pas à exposer l'état de la question.

Aujourd'hui, je désire m'attacher à trois questions spécifiques. Tout d'abord, je veux parler du rôle que j'ai joué, par le passé, au sein de la SRC. Ensuite, je veux passer en revue ma collaboration avec Radio-Canada International depuis 1990. En dernier lieu, j'aimerais vous faire part de certaines de mes vues au sujet de l'orientation future de la radiodiffusion internationale et du rôle vital que doit jouer, à mon avis, RCI dans l'expansion de la radiodiffusion internationale à l'échelle mondiale.

J'ai fait partie du conseil d'administration de la SRC ainsi que du comité exécutif du conseil de 1984 à 1989. Manifestement, la société traversait alors des temps très difficiles. C'est à cette époque que le budget a réduit de façon marquée ses crédits, et le conseil s'est attaché sans relâche à régler les problèmes que posaient ces coupures. À l'époque, soit de 1984 à 1989, nous avons parlé de rationalisation, et nous avons effectivement procédé à une rationalisation. Pendant la même période, nous avons été en mesure d'accroître le contenu canadien des émissions et de donner de l'ampleur à la production d'émissions canadiennes.

Au cours de cette période, Radio-Canada International est demeuré une partie intégrante, quoique périphérique, de la SRC; elle en faisait partie intégrante du fait que l'on reconnaissait que le service international de la SRC était une composante essentielle de la société, mais il s'agissait d'une composante périphérique car elle ne faisait vraiment jamais l'objet de discussions très poussées au conseil d'administration, et n'a jamais été étudiée en détail par le conseil. De fait, le conseil acceptait l'idée selon laquelle RCI constituait un article d'exécution dans le budget de la société.

En 1988, la situation financière de la société s'est dégradée, et il était clair que la réduction des engagements financiers de la société pourrait supposer une certaine intervention majeure. Le conseil a envisagé la possibilité, pour la SRC, d'arrêter de se serrer la ceinture et d'amputer plutôt certains services, mais a rejeté cette option. Je me souviens des discussions qui se sont tenues au conseil ces années-là. De l'avis des membres, il valait toujours mieux composer avec moins plutôt que de perdre ou de fermer complètement un seul service.

Cette optique a changé en décembre 1990, quand le conseil d'administration de la société a autorisé le président, M. Veilleux, à mettre fin aux activités de RCI le 1^{er} avril 1991. Comme l'a déclaré M. McEwen, et je citerai son témoignage à cet égard:

[Text]

It was believed by the CBC board that the CBC could not continue to fund and operate RCI internationally while at the same time it was closing stations in its domestic broadcast operations.

RCI continues to exist, but it faces continued budget contractions and reductions. As I understand it, it has approved funding until 1995-96. The story is quite an interesting one, and I have only information and experience up until early 1989. Personally, though, I have always believed that RCI is one of the very significant and core services of the CBC.

As a consequence, I find it very ironic, to say the least, that with the Berlin wall coming down in the fall of 1989, with the collapse of communism and the disintegration of the Soviet Union, with the expansion of democratic aspirations and hopes of many countries in the early 1980s, while all this was taking place, there seemed to be neither a willingness nor an ability to find roughly one per cent of the budget in the CBC for an international service.

Let me put the issue somewhat differently. The worldwide appetite for reliable information for public affairs programming and educational materials communicated by communications media increases dramatically as single party states and authoritarian regimes which control the media disappear. Democratization increases the demand for and the consumption of public affairs programs and information broadcasting. The northern hemisphere of the globe had never before witnessed as major a transformation towards democratic regimes as we now have experienced in the past four to five years. This is the same time that RCI has become an orphan of Canadian public broadcasting. I find that quite ironic.

In 1989, when my term on the board of the CBC was completed, I began to reflect upon the uniqueness of RCI and its problems. It appeared to me to be an important part and important service in the CBC, but a service without a constituency. As a consequence, I had a discussion with the executive director of RCI, and I suggested to him that if RCI was to survive in the context of the CBC and in the context of the contraction of public funding of the public broadcaster, it was necessary that RCI build a coalition of interests, a constituency in Canada, which could speak out for RCI. I also thought at the time that that would be a rather difficult task.

I also suggested it would be a wise initiative if RCI would build a constituency for itself in the international broadcasting community. After some deliberation and without public funding, we decided that we could organize the Challenges for International Broadcasting Conferences which we started in March, 1990. The objective was to bring together in Canada the major international broadcasters from around the world such as the BBC, Voice of America, NHK from Japan, Deutsche Welle, et cetera. We would try to bring together academics to increase interest in the academic community in international broadcasting; try to bring together policymakers and others to create a forum for discussion

[Traduction]

Le conseil d'administration de la SRC croyait que la Société ne pouvait continuer de financer les activités de RCI à l'échelle internationale quand, à la même époque, elle fermait certaines de ses stations de radiodiffusion au pays.

RCI continue d'exister, mais le service doit faire face à des compressions et des réductions budgétaires constantes. D'après ce que je comprends, son financement a été approuvé jusqu'en 1995-1996. L'histoire est fort intéressante, et les seuls renseignements que je possède n'ont trait qu'à la période qui s'est terminée au début de 1989. Toutefois, personnellement, j'ai toujours cru que RCI constituait l'un des services de base les plus importants de la SRC.

Par conséquent, je trouve qu'il est très ironique — c'est le moins qu'on puisse dire — qu'avec la chute du mur de Berlin à l'automne de 1989, avec l'effondrement du communisme et l'éclatement de l'Union soviétique, avec l'expansion des aspirations démocratiques et des espoirs de nombreux pays au début des années 80 — pendant que tout cela se passait, on ne semblait pas disposé à consacrer environ 1 p. 100 du budget de la SRC à un service international, et l'on n'était pas capable de le faire.

Permettez-moi de vous présenter la question sous un éclairage quelque peu différent. La soif qu'a le monde entier pour des informations fiables, les émissions d'affaires publiques et les documents éducatifs communiqués par les médias s'accroît de façon remarquable à mesure que les États et les régimes totalitaires qui contrôlent les médias disparaissent. La démocratisation accroît la demande et la consommation d'émissions d'affaires publiques et de radiodiffusion d'informations. L'hémisphère nord n'a jamais auparavant assisté à une transformation aussi majeure axée sur la mise en place de régimes démocratiques, que celle que nous connaissons depuis quatre ou cinq ans. C'est à la même époque que RCI est devenu l'orphelin de la radiodiffusion canadienne. Je trouve cela fort ironique.

En 1989, à la fin de mon mandat comme membre du conseil d'administration de la SRC, j'ai commencé à réfléchir au sujet du caractère unique de RCI et de ses problèmes. À mes yeux, RCI représentait une partie importante, un service important de la SRC, mais un service sans structure de base. J'ai donc discuté avec le directeur exécutif de RCI et je lui ai fait part de mon opinion: si RCI devait survivre dans le contexte de la SRC et de la réduction du financement provenant du secteur public, il était nécessaire pour RCI de créer au Canada une coalition d'intérêts, une structure de base qui pourrait défendre ses intérêts. J'estimais également à l'époque qu'il s'agirait là d'une tâche plutôt difficile.

À mon avis, il serait sage pour RCI de se constituer une structure de base au sein de la communauté de la radiodiffusion internationale. Après certaines délibérations et sans financement du secteur public, nous avons décidé que nous pourrions organiser les conférences axées sur les défis que doit relever la radiodiffusion internationale, qui ont débuté en mars 1990. L'objectif consistait à réunir au Canada les principaux radiodiffuseurs internationaux comme la BBC, Voice of America, NHK du Japon, Deutsche Welle, et cetera. Nous voulions essayer de réunir des universitaires de façon à stimuler l'intérêt que portait le monde universitaire à la radiodiffusion internationale; nous voulions

[Texte]

and the development of policy; and to create a common interest among international broadcasters, many of whom were beginning to feel the same kind of problems.

In 1990 we had 23 international broadcasters and international organizations in Hamilton; in 1992 that constituency expanded to 33 when we met in Quebec City; and in 1994 we had over 40 international broadcasters and organizations in Vancouver. Those international broadcasters represented in many ways the important and the less important international broadcasters. We'll continue with that, I am sure.

The international constituency for RCI, it seems to me, is large and growing, and it is extremely important. It can be stated without exaggeration that Canada today, through RCI, sits side by side with the major players in international broadcasting on all major committees and decision-making bodies in matters relating to policy and engineering. I am sure the staff from RCI have informed you of that.

While it is gratifying to see that the international constituency for RCI is growing and the reputation of RCI internationally is increasing, I believe that much more can and ought to be done to enhance and expand the constituency for RCI within Canada. I should add that I believe the CBC as the public broadcaster has a role to play in that public support and recognition for RCI.

Let me conclude by turning to the future a little bit and offer a few comments about where I think international broadcasting is today and where it is going.

First, international radio broadcasting through shortwave remains one of the most powerful media of communications throughout the world. It will continue to be so. It won't disappear. The statistics are interesting. If you look at a period of roughly 25 years — these are statistics from BBC — the audience for international broadcasting has quadrupled. It seems to me that, based upon the audience research of the BBC, this will continue. The audience is there and will continue to grow.

Second, new technology such as digital or satellite will complement but not replace existing technologies in international broadcasting.

Third, television does not displace radio; it rather supplements and complements it.

Fourth, the collapse of communism has led to many new opportunities for international radio broadcasting such as rebroadcasting and others, and RCI has begun to take advantage of these new opportunities.

[Translation]

essayer de réunir des décideurs et d'autres intervenants de façon à créer une tribune où l'on pourrait discuter et élaborer des politiques; nous voulions en outre susciter un intérêt commun chez les radiodiffuseurs internationaux, dont bon nombre commençaient à faire face aux mêmes genres de problèmes.

En 1990, 23 organisations et radiodiffuseurs internationaux s'étaient réunis à Hamilton; en 1992, ce nombre est passé à 33, quand la conférence a eu lieu à Québec; en 1994, nous avons réuni plus de 40 organisations et radiodiffuseurs internationaux à Vancouver. Ces radiodiffuseurs représentaient de bien des façons les stations internationales importantes et celles de moindre importance. Je suis convaincu que nous poursuivrons dans cette voie.

À mon avis, la structure de base internationale de RCI est imposante et continue de s'accroître, et cela est extrêmement important. On peut dire sans exagérer que, de nos jours, le Canada, par l'entremise de RCI, siège, en compagnie des principaux intervenants du secteur de la radiodiffusion internationale à tous les comités importants et organismes décisionnaires qui s'occupent de questions liées aux politiques et à l'ingénierie. Je suis sûr que le personnel de RCI vous en a déjà parlé.

Même s'il est gratifiant de voir que la structure de base de RCI s'accroît, tout comme sa réputation à l'échelle internationale, je crois qu'il est possible et souhaitable d'en faire beaucoup plus pour renforcer et accroître la structure de base de RCI au sein même du Canada. Je devrais ajouter que je crois que la SRC, en sa qualité de radiodiffuseur public, a un rôle à jouer au chapitre de la reconnaissance et de l'appui publics dont jouit RCI.

Permettez-moi de conclure mes propos en me tournant un peu vers l'avenir; j'aimerais formuler certaines observations sur la place qu'occupe, selon moi, la radiodiffusion internationale de nos jours et sur l'avenir qui s'offre à elle.

Premièrement, la radiodiffusion internationale sur ondes courtes demeure l'un des modes de communication les plus puissants au monde. Cela continuera d'être le cas. Ce mode de transmission ne disparaîtra pas. Les statistiques sont intéressantes. Si vous jetez un coup d'oeil sur une période d'environ 25 ans — les statistiques ont été établies par la BBC — vous constatez que le public que rejoint la radiodiffusion internationale a quadruplé. Si l'on se fonde sur les recherches effectuées par la BBC à ce titre, il semble que la tendance se poursuivra. Le public est là, et il continuera de s'accroître.

Deuxièmement, la nouvelle technologie telle que la radiodiffusion numérique ou par satellite servira de complément aux technologies existantes en radiodiffusion internationale, mais ne les supplantera pas.

Troisièmement, la télévision ne remplace pas la radio; plutôt, elle lui sert de complément.

Quatrièmement, l'effondrement du communisme a créé de nombreuses occasions nouvelles pour la radiodiffusion internationale, notamment en ce qui a trait aux possibilités de retransmission, et RCI a commencé à profiter de ces nouvelles occasions.

[Text]

Five, I believe that national broadcasters such as Radio Canada International are really now just entering a new golden age, with new audiences searching for new and reliable sources of information and education.

Six, international broadcasting and global broadcasting organizations offer new possibilities for Canadian programming and Canadian content. One of the most successful windows Canadian broadcasting now has to access this new and emerging global situation, in my opinion, is through RCI. Rather than cut it back, starve or orphan it, we should be expanding RCI and moving it more fully to becoming a major player and force in international broadcasting.

The Chairman: Thank you very much, professor, for your comments. I am sure your comments are well received by the senators on both sides of the house because RCI has strong support from both sides. Your comments, of course, just strengthen their desire to help expand RCI.

Do any of our senators have any questions?

Senator MacDonald: Professor Aster, we are led to believe that at the time of the cuts, the audience for RCI was reported at 15 million listeners, and it is now at 5 million. When you are referring to the international constituency, I gather you are talking about the whole universe. Do you agree with those figures for RCI? We seem to have lost two-thirds of our listening audience in three years.

Mr. Aster: Senator, the area of audience research is not my specialty. There are wonderful sources of reliable information. I can start hunting through some material for you. I can refer that information to the committee. The BBC really is the best source of audience research information.

Let me just make a couple of comments about what I think has happened in terms of RCI. When one starts looking at numbers, it seems to be important to begin to look at the context within which those numbers have some meaning. Mr. Familant will correct me, I am sure. Let me go from the present to the past. The number of languages which RCI now broadcasts, language groups that RCI now accesses, is probably half of the number of language groups which RCI broadcast to 10 years ago. That accounts for a dramatic reduction in simply the reach of RCI programs.

I was just looking at some of the new BBC material. The BBC is the most reliable source of audience research. They are reporting that in the areas where RCI broadcasts in Ukraine today, it has a tremendous following. It seems to me that the numbers are a symptom or a function of the languages you broadcast in, and, as you reduce the number of languages you broadcast in, obviously your audience will diminish as well.

[Traduction]

Cinquièmement, je crois que les radiodiffuseurs nationaux comme Radio-Canada International sont, une fois encore, à l'aube d'une «Belle époque», où de nouveaux publics cherchent des sources d'information et d'éducation nouvelles et fiables.

Sixièmement, les organisations de radiodiffusion internationale et mondiale offrent de nouvelles possibilités au chapitre de la programmation d'émissions canadiennes et du contenu canadien. À mon avis, l'une des fenêtres les plus intéressantes qui s'ouvrent à la radiodiffusion canadienne, si elle désire avoir accès à ce nouveau marché mondial qui se fait jour, c'est RCI. Plutôt que de lui imposer des coupures, de lui couper les vivres ou de l'abandonner, nous devrions lui donner de l'expansion et lui permettre de devenir pleinement un intervenant important, une véritable force dans le domaine de la radiodiffusion internationale.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Aster, de ces observations. Je suis convaincu que vos observations seront bien accueillies par les sénateurs des deux côtés de la chambre, parce que RCI jouit d'un appui solide de la part des deux camps. Évidemment, les observations que vous venez de formuler ne peuvent que renforcer leur désir d'aider RCI à prendre de l'expansion.

Les sénateurs ont-ils des questions?

Le sénateur MacDonald: Monsieur Aster, nous sommes portés à croire qu'au moment des coupures, RCI rejoignait un public qui, selon les rapports, s'établissait à 15 millions d'auditeurs, et que ce chiffre est maintenant passé à 5 millions. Quand vous faites allusion à une structure de base internationale, j'imagine que vous parlez de l'univers au complet. Croyez-vous que ces chiffres soient exacts? Nous semblons avoir perdu les deux tiers de nos auditeurs en trois ans.

M. Aster: Sénateur, le domaine des études d'audience n'est pas ma spécialité. Il existe de merveilleuses sources d'information fiables. Je peux commencer à dépouiller certains documents pour vous. Je pourrai ensuite transmettre cette information au comité. En réalité, la meilleure source d'information à ce chapitre est la BBC.

Permettez-moi de formuler certaines observations au sujet de ce qui est arrivé, selon moi, à RCI. Lorsqu'on jette un coup d'oeil sur les chiffres, il semble important d'étudier le contexte dans lequel ces chiffres prennent tout leur sens. M. Familant me corrigera si je me trompe, j'en suis sûr. Permettez-moi de remonter dans le passé. Il y a dix ans, RCI diffusait probablement des émissions dans deux fois plus de langues qu'à l'heure actuelle, et rejoignait deux fois plus de groupes linguistiques. Partant, la seule diffusion de ces émissions est réduite de façon marquée.

Je lisais récemment certains des nouveaux documents produits par la BBC. La BBC est la source la plus fiable en ce qui concerne les études d'audience. Elle signale que dans les régions où RCI diffuse en Ukraine de nos jours, on compte un très grand nombre d'auditeurs. Il me semble que les chiffres sont fonction des langues dans lesquelles vous diffusez des émissions, et à mesure que vous réduisez le nombre de langues dans lesquelles vous diffusez, de toute évidence le nombre d'auditeurs diminue.

[Texte]

My comment about the international constituency, it seems it is not just a mass constituency, but a professional constituency as well. The reputation of RCI among international broadcasters is very high. If you talk to people who run the BBC World Service or NHK or whatever, they have tremendous respect for what RCI is doing.

Senator MacDonald: We are coming to the point of extreme danger. You referred to the funding which we have until 1995.

Mr. Aster: 1995-96, I think.

Senator MacDonald: That is subject, of course, to the cuts that occur with grants and contributions, which is not the original amount of money which was the reserve set in the priority reserves. What are we going to do? What are we going to do when we run out of money?

You say the CBC has an obligation to or should support it in some way. The CBC has walked away from it. The board of directors has walked away from it. There is a big debate going on right now for those of us who believe, as I do, in public broadcasting. It meant that the CBC was public broadcasting, and now I am not too sure. I am still a public broadcaster, but I am not necessarily a CBC fan.

Now, where do you think we are going to get the money? Is this new government going to be more enlightened than the last?

Senator Davey: For sure. Don't give us that opening.

Senator MacDonald: Well, I'd love to give you that opening, because I would like to get some assurance. I would be delighted.

Senator Davey: Have a little trust. That's all it takes. Sorry, go ahead. You left an opening I couldn't resist.

Mr. Aster: I can't speak for the government, obviously. I wish I could.

Senator Atkins: Neither can the senator.

Mr. Aster: If I did, I would just pull out the cheque and the problem would be solved. Let me separate out two issues. One is to sustain the need and the magnitude of the need and the service that RCI provides internationally. It seems to me the service is first class. The need internationally for the RCI presence is growing, not diminishing, and it seems to me we can establish that. I think the evidence is conclusive.

Once one establishes that, then the question becomes a matter of securing the funds. It seems to me there are a variety of ways and strategies that one can adopt in terms of trying to secure funding. One can go cap in hand to a variety of departments and say, "Contribute something." One can say the obligation for funding rests with a particular department for a certain number

[Translation]

En ce qui concerne la structure de base à l'échelle internationale, elle semble regrouper non seulement des membres du public, mais également des professionnels. La réputation dont jouit RCI parmi les radiodiffuseurs internationaux est très élevée. Si vous parlez aux responsables du BBC World Service ou de NHK ou d'un autre service de ce genre, vous constatez qu'ils respectent énormément ce que fait RCI.

Le sénateur MacDonald: Nous en arrivons à un point extrêmement dangereux. Vous avez fait allusion au financement dont bénéficiera RCI jusqu'en 1995.

M. Aster: 1995-1996, je crois.

Le sénateur MacDonald: Sous réserve, évidemment, des coupures qui seront apportées aux subventions et aux contributions, ce qui ne correspond pas au montant de la réserve prévue, à l'origine, dans les réserves de priorité. Qu'allons-nous faire? Qu'allons-nous faire quand nous manquerons d'argent?

Vous avez déclaré que la SRC est tenue de le financer d'une certaine façon, ou qu'elle devrait le faire. La SRC l'a abandonné à son sort. Le conseil d'administration l'a abandonné à son sort. À l'heure actuelle, on tient un grand débat sur la question, auquel participent ceux d'entre nous qui croient, comme moi, à la radiodiffusion publique. Cela voulait dire que la SRC s'occupait de radiodiffusion publique, et maintenant, je n'en suis plus très sûr. Je suis toujours un radiodiffuseur public, mais je ne suis pas nécessairement un admirateur de la SRC.

Maintenant, où croyez-vous que nous allons trouver l'argent? Le nouveau gouvernement sera-t-il plus avisé que l'ancien?

Le sénateur Davey: À coup sûr. Ne nous ouvrez pas ainsi la porte.

Le sénateur MacDonald: Eh bien, j'adorerais vous ouvrir la porte parce que j'aimerais en avoir l'assurance. J'en serais fort aise.

Le sénateur Davey: Ayez un peu confiance. C'est tout ce que ça prend. Désolé, allez-y. Vous avez ouvert la porte, et je n'ai pas pu résister.

M. Aster: Je ne peux parler au nom du gouvernement, de toute évidence. J'aimerais bien pouvoir le faire.

Le sénateur Atkins: Le sénateur non plus.

M. Aster: Si je le pouvais, je me contenterais d'établir un chèque, et le problème serait résolu. Permettez-moi de distinguer deux questions. La première consiste à maintenir le besoin, à son niveau actuel, et le service que fournit RCI à l'échelle internationale. À mon avis, il s'agit d'un service de première classe. Sur la scène internationale, le besoin qui se fait sentir à l'égard de la présence de RCI s'accroît, plutôt que de diminuer, et il me semble que c'est un fait établi. Je crois que les preuves sont concluantes.

Une fois que l'on a établi cela, la question consiste à obtenir les fonds. À mes yeux, il est possible d'adopter diverses façons de faire, diverses stratégies pour essayer d'obtenir le financement. On peut se présenter, la main tendue, et leur demander de fournir une contribution. On peut alléguer que l'obligation relative au financement incombe à un ministère particulier pendant un certain

[Text]

of years. One can adopt something that Professor Sauvageau said, which is to try to build some sort of coalition within NGOs, universities or whatever. It seems to me if the need is there, the amount of money isn't enormous, and the rewards internationally for Canada are quite wonderful.

Senator Spivak: I should like to ask a question about the figures.

The background material we have says that RCI has a weekly audience varying from 9 million to 16 million. I wondered where Senator MacDonald obtained these figures. First of all, it is a large variance, 9 million to 16 million — more than 5 million. Where do your figures come from?

Senator MacDonald: I got my figures from the testimony of the coalition last week.

Senator Spivak: This is from the Library of Parliament.

Mr. Dan Shaw, Researcher, Library of Parliament: The numbers you have may refer to different years.

Senator Spivak: With regard to the American audience, that is quite a number. Your comparison to the *New York Times* is very interesting.

I listen to some radio from Canada when visiting the United States. I assume it is the CBC. I assume what they do is use parts of the CBC for their broadcast. Do they tailor the broadcast for an American audience specifically? Secondly, how many hours do they broadcast?

Mr. Sauvageau: To the United States?

Senator Spivak: Yes.

Mr. Sauvageau: I do not know, but there is something else which —

Senator Spivak: This is a very important market. If we are selling into that market, we hope to grow in that market. If we have the potential of large numbers of listeners, then that is a very interesting sales pitch.

Mr. Sauvageau: What I was going to say relates to the data I presented on Americans interested in Canada. There is another example.

Some years ago, National Public Radio in the United States was broadcasting CBC public affairs programs, *As It Happens* and *Sunday Morning*. In New York, for instance, the NPR station dropped the Canadian programs, which shows that a small but important part of the audience in the United States wants something different. The Canadian perspective on news and public affair — especially the Canadian perspective by the CBC, which is a public station-minded perspective on news and public affairs — is very important for a small part of the American audience, but a part of the audience that counts. That is also important.

[Traduction]

nombre d'années. On peut recourir à une méthode qu'a évoquée M. Sauvageau, c'est-à-dire d'essayer d'établir un partenariat avec des ONG, des universités ou quelque autre intervenant. Il me semble que si le besoin est là, la somme en cause n'est pas énorme, et les avantages pour le Canada, sur la scène internationale, sont absolument extraordinaires.

Le sénateur Spivak: J'aimerais poser une question au sujet des chiffres.

D'après la documentation que nous possédons, le nombre d'auditeurs de RCI s'établit, chaque semaine, entre 9 et 16 millions. Je me demandais d'où le sénateur MacDonald tirait ces chiffres. Tout d'abord, il y a un écart important entre 9 et 16 millions — il y a plus de 5 millions. Où prenez-vous vos chiffres?

Le sénateur MacDonald: Mes chiffres proviennent du témoignage des représentants de la coalition, la semaine dernière.

Le sénateur Spivak: Ils proviennent de la Bibliothèque du Parlement.

M. Dan Shaw, chercheur, Bibliothèque du Parlement: Les chiffres que vous avez peuvent correspondre à des années différentes.

Le sénateur Spivak: En ce qui a trait à l'auditoire américain, ce chiffre est plutôt énorme. La comparaison que vous avez faite avec le *New York Times* est très intéressante.

Lorsque je me rends aux États-Unis, j'écoute quelques émissions de radio en provenance du Canada. Je présume qu'il s'agit de la SRC. Je présume que ce qu'ils font, c'est d'utiliser des parties des émissions de la SRC pour les émissions qu'ils veulent diffuser. Est-ce qu'ils adaptent l'émission à un auditoire américain? Ensuite, durant combien d'heures est-ce qu'ils diffusent?

M. Sauvageau: Vers les États-Unis?

Le sénateur Spivak: Oui.

M. Sauvageau: Je ne sais pas, mais il y a une autre chose qui —

Le sénateur Spivak: C'est un marché très important. Si nous vendons sur ce marché, nous espérons en accroître notre part. Si nous avons la possibilité de rejoindre un grand nombre d'auditeurs, nous avons un argument de vente très intéressant.

M. Sauvageau: Ce que j'allais dire avait trait aux données que j'ai présentées aux Américains intéressés par le Canada. Il y a un autre exemple.

Il y a quelques années, la radio publique nationale des États-Unis diffusait *As It Happens* et *Sunday Morning*, deux émissions d'affaires publiques de la CBC. À New York, par exemple, la station publique nationale a laissé tomber les émissions canadiennes, ce qui montre qu'une petite mais importante part de l'auditoire américain souhaite écouter quelque chose de différent. La perspective canadienne sur les nouvelles et les affaires publiques — particulièrement la perspective canadienne offerte par la SRC, qui reflète une idéologie de station publique — est très importante pour une petite partie de l'auditoire américain, mais cette petite partie en est une qui compte. Ça aussi, c'est important.

[Texte]

I do not want to exaggerate, but an editorial in the *Village Voice* in New York asked the NPR station to change its mind and continue broadcasting Canadian programs.

Through Radio Canada International we have our own outlet to the United States, especially in a time where we have the NAFTA and other relations with the Americans. This is very important.

Senator Davey: I guess I misunderstood you. When did they drop the Canadian programs?

Mr. Sauvageau: On NPR?

Senator Davey: Yes.

Mr. Sauvageau: Five or six years ago.

Senator Davey: Why did they drop them?

Mr. Sauvageau: I do not know exactly. The New York station decided to drop *As It Happens* and *Sunday Morning*. A lot of people in New York asked them to bring those programs back, even in the *Village Voice*.

Academics in the United States like the way we do journalism, which is different from commercial American journalism.

Senator Davey: That is not consistent with why the programs were dropped.

Mr. Sauvageau: The programs were dropped by only one station.

Senator Davey: Only by one station?

Mr. Sauvageau: Yes, the one station in New York.

The Chairman: Would universities be prepared to give money towards this? In Atlantic Canada, the universities are having a difficult time financing their own educational programs. Some universities are starting to amalgamate to save money. Do you think there is money left over in the universities to do —

Mr. Sauvageau: I do not think there is any money. I was talking about human resources. However, I am sure it would be possible for Radio Canada International on specific projects to find people in Canadian universities interested in working with them. I am sure of that, but no money.

We do not have any money. We are poor, poorer than they are.

The Chairman: They do it for the opportunity of being heard, then?

Mr. Sauvageau: Not simply of being heard because we realize that our future is, more than ever, linked with the rest of the world — the future of many of our institutions. This is not just a trade question. Due to the fact that all the problems are linked in this small world, in this global village, we must work, more than before, with other universities in the world. That could be a tool for universities to have a greater international presence.

[Translation]

Je ne veux pas exagérer, mais un éditorial paru dans le *Village Voice* à New York demandait que la station publique nationale change d'idée et continue à diffuser des émissions canadiennes.

Par l'entremise de Radio-Canada International, nous avons notre propre point de vente aux États-Unis, particulièrement à une époque où il y a l'ALÉNA et les autres relations avec les Américains. C'est très important.

Le sénateur Davey: Je crois que je vous ai mal compris. Quand ont-ils abandonné les émissions canadiennes?

M. Sauvageau: Sur la radio publique?

Le sénateur Davey: Oui.

M. Sauvageau: Il y a cinq ou six ans.

Le sénateur Davey: Pourquoi les ont-ils abandonnées?

M. Sauvageau: Je ne sais pas exactement. La station de New-York a décidé de ne plus diffuser *As it Happens* et *Sunday Morning*. Bien des gens à New York ont demandé qu'on reprenne la diffusion de ces émissions, même dans *Village Voice*.

Les universitaires des États-Unis aiment la façon dont nous faisons du journalisme, car elle diffère du journalisme commercial américain.

Le sénateur Davey: Ça n'explique pas pourquoi ils ont laissé tomber les émissions.

M. Sauvageau: Une seule station l'a fait.

Le sénateur Davey: Une seule station?

M. Sauvageau: Oui, celle de New York.

Le président: Les universités seraient-elles prêtes à consacrer de l'argent à cette fin? Dans les Maritimes, les universités ont des problèmes à financer leurs propres programmes d'éducation. Certaines universités commencent à fusionner pour économiser de l'argent. Pensez-vous que les universités ont encore de l'argent pour —

M. Sauvageau: Je ne crois pas qu'il y ait de l'argent. Je parlais des ressources humaines. Cependant, je suis sûr qu'il serait possible pour Radio-Canada International de trouver, pour des projets spécifiques, des gens dans les universités canadiennes qui travailleraient volontiers avec eux. Je suis sûr de cela, mais pas de l'argent.

Nous n'avons pas d'argent. Nous sommes pauvres, encore plus qu'elles.

Le président: Elles le font donc pour avoir une occasion de se faire entendre?

M. Sauvageau: Pas seulement pour se faire entendre, parce que nous réalisons que notre avenir est, plus que jamais, lié à celui du reste du monde — l'avenir de nombre de nos institutions. La question n'est pas uniquement commerciale. Comme tous les problèmes sont étroitement liés dans notre petit monde, dans notre village planétaire, il nous faut travailler plus que jamais avec d'autres universités dans le monde. Ainsi, les universités pourraient accroître leur présence internationale.

[Text]

Senator MacDonald: The commission you co-chaired with Mr. Kaplan — an excellent report, by the way.

Mr. Sauvageau: Thank you.

Senator MacDonald: It gave birth to *Newsworld*.

Mr. Sauvageau: With your son.

Senator MacDonald: Yes, with my son.

But *Newsworld* was to eventually become the vehicle through which all CBC news and public affairs would be channelled. That was to be the eventual —

Mr. Sauvageau: Not necessarily, because even with the existence of *Newsworld*, it is necessary to continue to have news and public affairs on the main CBC channel.

Senator MacDonald: Well...

Mr. Sauvageau: We want CBC to be a public service available to all Canadians. Otherwise, the 20 to 25 per cent of Canadians — more in French than in English — who have not access to cable or those who decide they do not want cable because they cannot afford it, would not have access to CBC news.

I hope we will keep some news and public affairs on the main channel of the CBC under the principle of public service, even if we have *Newsworld*.

Senator Spivak: I want to piggyback on that question or the intent of the question. If you were the president of the CBC —

Mr. Sauvageau: I am not.

Senator Spivak: I know you are not.

Given that you have presented such a vital report on the issue of communications, how would you suggest that the CBC save money or rearrange its budget in order to keep RCI? What would your ideas be?

Mr. Sauvageau: In our report, we suggest that the money for RCI come from External Affairs. My feeling is that due to the financial problems of the CBC, it is very easy to cut RCI. It is easier to cut RCI than to cut a station in Windsor or Matane, because in Windsor or Matane public opinion will react to the cuts. If you cut the service to Senegal or the Ivory Coast, nobody cares — nobody can react to the Canadian government. That is why we thought, at that time, it was better for RCI if funding came from External Affairs. I continue to believe that is the best solution.

I do not know if my colleague agrees with me. Perhaps he will disagree. I know there can be another opinion.

If we respect the arm's-length relationship and if editorial decisions are made by the CBC independently, it is better, financially, if the money comes from External Affairs.

[Traduction]

Le sénateur MacDonald: La commission que vous avez présidée avec M. Kaplan — un excellent rapport, en passant.

M. Sauvageau: Merci.

Le sénateur MacDonald: Il a donné naissance à *Newsworld*.

M. Sauvageau: Avec votre fils.

Le sénateur MacDonald: Oui, avec mon fils.

Mais *Newsworld* devait devenir le véhicule par lequel toutes les nouvelles et émissions d'affaires publiques de la SRC seraient diffusées. Cela devait devenir —

M. Sauvageau: Pas nécessairement, parce que même avec l'existence de *Newsworld*, il faut continuer à diffuser les nouvelles et les émissions d'affaires publiques sur le principal canal de la SRC.

Le sénateur MacDonald: Eh bien...

M. Sauvageau: Nous voulons que la SRC soit un service public offert à tous les Canadiens. Autrement, les quelque 20 p. 100 à 25 p. 100 des Canadiens — plus en français qu'en anglais — n'auraient pas accès au câble, pas plus que ceux qui ont décidé qu'ils ne voulaient pas le câble parce qu'ils ne pouvaient se le permettre — ils n'auraient pas accès aux nouvelles de la SRC.

J'espère que nous pourrions conserver certaines émissions d'informations et d'affaires publiques sur le principal canal de la SRC en vertu du principe du service public, même si nous avons *Newsworld*.

Le sénateur Spivak: J'aimerais revenir sur cette question ou sur l'intention de cette question. Si vous étiez président de la SRC —

M. Sauvageau: Je ne le suis pas.

Le sénateur Spivak: Je sais que vous ne l'êtes pas.

Comme vous avez présenté un rapport si crucial sur la question des communications, comment feriez-vous pour que la SRC épargne de l'argent ou restructure son budget de façon à pouvoir conserver RCI? Quelles seraient vos idées?

M. Sauvageau: Dans notre rapport, nous suggérons que l'argent destiné à RCI proviennne des affaires étrangères. J'ai l'impression qu'en raison des problèmes financiers de la SRC il est très facile d'éliminer RCI. Il est plus facile d'éliminer RCI que de fermer une station à Windsor ou à Matane, parce qu'à Windsor ou à Matane, l'opinion publique réagira. Si vous coupez le service offert au Sénégal ou à la Côte d'Ivoire, personne ne s'en souciera — personne ne pourra faire part de sa réaction au gouvernement canadien. C'est pourquoi nous avons pensé, à l'époque, qu'il serait préférable que RCI obtienne son financement des affaires étrangères. Je continue de croire que c'est la meilleure solution.

Je ne sais pas si mon collègue est d'accord avec moi. Peut-être que non. Je sais qu'il peut y avoir une autre opinion.

Si nous respectons cette relation sans lien de dépendance et que des décisions éditoriales sont prises de façon indépendante par la SRC, il serait préférable, financièrement, que l'argent provienne des affaires étrangères.

[Texte]

If it is important that the Canadian cultural centre in Paris have a window on the world, RCI is important. This is a larger window on the rest of the world.

The Chairman: Senator Roberge.

Senator Roberge: The witness answered the question I wished to ask, and the answer was exactly what I hoped it would be.

Senator Davey: I wish to ask a question to each of the professors. In a sense, I have the same question.

Professor Aster talked about the future. I would be interested in some of his additional comments on the future.

Professor Sauvageau expressed himself earlier as a journalist and a print person. What do you think will happen to print in five years? What will happen to print in ten years?

I think those are legitimate questions, particularly as whatever happens will relate directly to some form of broadcasting.

Again, Mr. Aster spoke of the future. How far into the future are we going? How far should we go?

Mr. Aster: Let me begin with a couple of observations.

The fusion of television, telecommunications and cable is happening at a remarkable speed. You all know about what is now referred to as the new electronic highway. Part of that process is also tied up with the globalization of the communications business and the communications world. The financial stakes involved are absolutely enormous. I was doing research for the International Broadcasting Conference last March in Vancouver, and the numbers are astonishing. It really is the growth industry, globally, over the next decade or two.

One of the things I find very interesting is that in Canada we are just now beginning to talk about the need for Canada to invest nationally in this electronic highway.

I turn around and I say to myself, "This is not just a national business, it is an international business." We already have footprints or toe-holds in many parts of the world where Canadian information and Canadian educational material is very important. The way we access those toe-holds and the way we leave our footprints in those parts of the world is through RCI. There could be much more done.

At the moment we have something going. I find it astonishing that we are reducing our footprints globally with what has happened to RCI when we should be expanding in those areas internationally.

Radio will not disappear. Radio is a very important opening which should be sustained internationally; that is, the Canadian content internationally of radio and public affairs. What RCI does is vital.

[Translation]

S'il est important que le Centre culturel canadien à Paris ait une fenêtre sur le monde, alors RCI est important. C'est une fenêtre encore plus grande sur le reste du monde.

Le président: Sénateur Roberge.

Le sénateur Roberge: Le témoin a répondu à la question que je voulais poser, et la réponse a été exactement ce que j'espérais qu'elle soit.

Le sénateur Davey: J'aimerais poser une question à chacun des deux témoins. Dans un sens, ma question est la même.

M. Aster a parlé de l'avenir. Je serais intéressé à ce qu'il me fasse part de ses autres commentaires sur l'avenir.

M. Sauvageau a parlé un peu plus tôt en qualité de journaliste et de personne de la presse écrite. À votre avis, où en sera la presse écrite dans cinq ans? Où en sera-t-elle dans dix ans?

J'espère qu'il s'agit de questions légitimes, dans la mesure où quoi qu'il arrive, cela aura un lien direct avec une forme quelconque de diffusion.

Encore une fois, M. Aster a parlé de l'avenir. Jusqu'où dans l'avenir allons-nous? Jusqu'où devrions-nous aller?

M. Aster: Permettez-moi de commencer par quelques commentaires.

La fusion de la télévision, des télécommunications et du câble se produit à une vitesse remarquable. Vous connaissez tous ce qu'on appelle maintenant l'autoroute électronique. Une partie de ce processus est également rattachée à la mondialisation des activités de communications et du monde des communications. Les enjeux financiers en cause sont absolument énormes. Je faisais de la recherche pour la conférence internationale sur la radiodiffusion au mois de mars dernier à Vancouver, et les chiffres étaient ahurissants. Il s'agit véritablement de l'industrie d'avenir, à l'échelle mondiale, pour les dix ou vingt prochaines années.

Parmi les choses que je trouve très intéressantes, c'est le fait qu'au Canada nous commençons tout juste à parler de l'utilité pour nous d'investir à l'échelle nationale dans cette autoroute électronique.

Un moment plus tard, je me dis: «Il ne s'agit pas simplement d'une industrie nationale; c'est une industrie internationale.» Nous avons déjà laissé des traces ou nous avons déjà des liens dans de nombreuses parties du monde où l'information canadienne et le matériel éducatif du Canada sont très importants. C'est par l'entremise de RCI que nous créons ces liens ou que nous laissons nos traces dans ces parties du monde. On pourrait faire beaucoup plus.

En ce moment, nous avons quelque chose qui marche. Je trouve tout à fait étonnant que nous réduisions les traces que nous laissons à l'échelle mondiale à cause de ce qui est arrivé à RCI, alors que nous devrions prendre de l'expansion dans ce domaine à l'échelle internationale.

La radio ne disparaîtra pas. La radio est une fenêtre très importante qui devrait être maintenue à l'échelle internationale, c'est-à-dire le contenu canadien en radio et en affaires publiques. Ce que fait RCI est vital.

[Text]

Over the next five to ten years, I would love to see RCI expand its total number of hours of programming; I would like to see RCI expand the total number of languages it broadcasts in. The worldwide appetite for public affairs, news, information and entertainment is growing. Canada must have a window on that opportunity.

It is more than simply a matter of money. We talk about globalization in terms of trade. We must understand globalization in terms of the communications world. It is happening all around us, and Canada is nowhere. If you factor out RCI, Canada is literally nowhere. RCI is vital; it is absolutely necessary.

Senator MacDonald: How can you say money is not a problem?

Mr. Aster: It is not the only problem.

I do not know what our exercise for the military in Yugoslavia is costing the taxpayer. I do not know what our contribution — and I will be very personal — to these peacekeeping operations is worldwide. The net result in terms of the enhancement of human life and the enhancement of the Canadian presence internationally is nothing compared to what we could do globally if we did the things we are really good at; this is education, public affairs and the Canadian perspective on how a different society, other than America, views the world.

Well, let me say it: Get the money from Defence.

Senator Davey: I am sorry, get it where?

Mr. Aster: Get the money from Defence.

Senator Eyton: Everyone is.

Mr. Aster: Money is an issue. Governments make priorities in terms of public expenditure. My view is that the public expenditure in terms of the net benefit for Canada and in terms international broadcasting is much more important with less money than what we are doing in other areas. The long-term impact for the Canadian interest and the interests of many countries which need what we are very good at would increase.

I was involved in a couple of small exercises funded by the Department of External Affairs in terms of bringing aspects of Canadian electoral expertise to Ukraine. The money was relatively small. The impact in terms of Canadian prestige, in terms of education and democratization was enormous.

Let me put that into perspective. I was told — I am not a military expert — that the cost of a semi-automatic gun is something in the neighbourhood of \$40,000 dollars. I do not have a clue if that is correct or not.

Senator Eyton: Not on the streets.

Mr. Aster: I do not know.

[Traduction]

Au cours des cinq à dix prochaines années, j'aimerais que RCI augmente son nombre total d'heures de programmation; j'aimerais que RCI augmente le nombre total de langues dans lesquelles il diffuse. La soif mondiale d'affaires publiques, de nouvelles, d'informations et de divertissements augmente. Le Canada doit avoir une fenêtre sur cette occasion.

C'est plus qu'une simple question d'argent. Nous parlons de l'aspect commerce de la mondialisation. Nous devons comprendre la mondialisation dans l'optique du monde des communications. Cela se produit partout autour de nous, et le Canada n'y figure nulle part. Si vous excluez RCI, le Canada n'est littéralement nulle part. RCI est vital; il est absolument nécessaire.

Le sénateur MacDonald: Comment pouvez-vous dire que l'argent ne pose pas de problème?

M. Aster: Ce n'est pas le seul problème.

Je ne sais pas combien coûte au contribuable notre envoi de militaires en Yougoslavie. Personnellement, je ne sais pas combien coûte notre contribution à ces opérations de maintien de la paix à l'échelle mondiale. Le résultat net en ce qui a trait à l'amélioration de la vie humaine et à l'amélioration de la présence du Canada à l'échelle internationale n'est rien comparativement à ce que nous pourrions faire à l'échelle mondiale si nous nous concentrons sur les choses pour lesquelles nous excellons; je parle d'éducation, d'affaires publiques et de perspectives canadiennes sur la façon dont une société différente, qui n'est pas américaine, voit le monde.

Eh bien, laissez-moi le dire: prenez l'argent à même le budget de la Défense.

Le sénateur Davey: Excusez-moi, le prendre d'où?

M. Aster: Prenez l'argent du ministère de la Défense.

Le sénateur Eyton: Tout le monde le fait.

M. Aster: L'argent est un problème. Les gouvernements font des dépenses publiques une priorité. Selon moi, les dépenses publiques en ce qui concerne les avantages nets pour le Canada et la radiodiffusion internationale sont beaucoup plus importantes et coûtent beaucoup moins cher que dans d'autres domaines. Les répercussions à long terme de cette dépense pour les intérêts canadiens et ceux des nombreux pays qui ont besoin des choses dans lesquelles nous excellons augmenteraient.

J'ai participé à certaines activités secondaires financées par le ministère des Affaires étrangères, où il fallait en quelque sorte exporter en Ukraine les compétences du Canada en matière électorale. Les sommes affectées à ce projet étaient relativement minimes. Mais les répercussions ont été énormes, tant en ce qui touche le prestige canadien que l'éducation et la démocratisation.

Permettez-moi de placer cet exemple en perspective. On m'a dit — je ne suis pas un expert militaire — que le coût d'une arme semi-automatique se situe à environ 40 000 \$. Je ne sais pas si c'est exact ou non.

Le sénateur Eyton: Pas dans la rue.

M. Aster: Je ne sais pas.

[Texte]

If one took \$40,000 and told RCI to do programming for Ukraine on democratization, that money would be wisely spent. The increase in public good, both from the Canadian side and the Ukrainian side, would be enormous.

Senator MacDonald: That is an excellent answer. That is our problem. What is the priority of where they start making cuts? What do you cut that is so vital compared to something else?

A communications teacher from Phoenix, Arizona said that the Crown jewel of any nation's public communications broadcast system is its external radio service. No one in Canada knows anything about it, so it is an esoteric matter by some enlightened government to say that this has to stay, this has to be improved, and we have to make a cut somewhere else, but this has to stay. That is our problem. You put your finger right on it. However, we do not know yet where to get the money.

The Chairman: Maybe we need to increase the defence budget, because even our neighbours to the south want to turn their guns on us over the Wheat Board.

Senator Davey: And on our magazines and books.

Mr. Sauvageau: I will address print in a second. Linking with the discussion, this is a small amount of money. This is a question of political will. It ought to compare to the huge amount of money that we will spend, not only the government but the Canadian collectivity, within the next few years on the electronic highway. Three weeks ago Stentor stated that it will invest \$8 billion over the next 10 years on the electronic highway.

I do not wish to be someone who looks to the past, but no one knows what is the future of the electronic highway. In the United States there were large mergers, but now there are second thoughts on those mergers. They are not sure that the public will use the electronic highway.

Remember Teledon 15 years ago? We spent many millions to realize that people were more interested in reading a newspaper in print than on a screen. The newspaper owners were afraid that Teledon would bring the newspaper industry to an end. The government spent a huge amount of money on Teledon. It never worked. Perhaps it did start research for the future, but it did not work because the public did not want to receive the news in that manner.

We also do not know the future of the electronic highway. Will the public be interested in banking through a computer? I do not know. Perhaps. Will housewives be interested in shopping through a computer? Perhaps. I like to go shopping, so I am not sure that it will work. Something will happen out of the electronic highway, but no one knows exactly its future.

I have been a print journalist —

[Translation]

Si l'on prenait 40 000 \$ et qu'on les remettait à RCI en lui disant de faire des émissions sur la démocratisation pour l'Ukraine, cet argent serait bien dépensé. Les avantages pour le bien public — tant pour le Canada que pour l'Ukraine — seraient énormes.

Le sénateur MacDonald: Voilà une excellente réponse. C'est là tout notre problème. Quel ordre de priorité adoptent-ils pour faire des coupures? Qu'est-ce que vous coupez qui est vital, comparativement à autre chose?

Un professeur de communications de Phoenix, en Arizona, a dit que le joyau de la Couronne de tout système public de diffusion des communications d'un pays donné est son service de radio à l'étranger. Personne au Canada n'en connaît quoi que ce soit, alors la question est plutôt abstraite lorsqu'un gouvernement éclairé affirme que cela doit être conservé, que ça doit être amélioré, que nous devons couper ailleurs et conserver cela. C'est là notre problème. Vous avez mis le doigt dessus. Cependant, je ne sais pas encore où obtenir l'argent.

Le président: Peut-être qu'il nous faut augmenter le budget de la défense, parce que même nos voisins du sud veulent pointer leurs armes sur nous à cause de la Commission canadienne du blé.

Le sénateur Davey: Et à cause de nos revues et de nos livres.

M. Sauvageau: Je parlerai des médias écrits dans un instant. Pour revenir au sujet de la discussion, c'est un très petit montant d'argent. C'est une question de volonté politique. Il faudrait le comparer à la somme énorme que nous dépenserons, non seulement le gouvernement, mais aussi la collectivité canadienne, au cours des prochaines années pour l'autoroute électronique. Il y a trois semaines, Stentor a affirmé qu'elle investirait 8 milliards de dollars sur les 10 prochaines années pour l'autoroute électronique.

Je ne veux pas paraître rétrograde, mais je dois dire que personne ne sait ce que sera l'avenir de l'autoroute électronique. Aux États-Unis, il y a eu de grandes fusions, mais on se retrouve maintenant à y penser à deux fois. Ils ne sont pas sûrs que le public utilisera l'autoroute électronique.

Vous vous rappelez Télidon il y a 15 ans? Nous avons dépensé des millions de dollars pour nous rendre compte que les gens étaient plus intéressés à lire un journal imprimé qu'à lire les nouvelles à l'écran. Les propriétaires de journaux avaient peur que Télidon condamne l'industrie de la presse écrite. Le gouvernement a dépensé des sommes énormes pour Télidon. Cela n'a jamais marché. Peut-être que cela a été le point de départ de recherches pour l'avenir, mais il n'a pas fonctionné parce que le public ne voulait pas recevoir ses nouvelles de cette façon.

Nous ne connaissons pas non plus l'avenir de l'autoroute électronique. Le public sera-t-il intéressé à faire des opérations bancaires en se servant d'un ordinateur? Je ne sais pas. Peut-être. Les ménagères seront-elles intéressées à magasiner en se servant d'un ordinateur? Peut-être. J'aime aller magasiner moi-même, et je ne suis pas sûr que cela fonctionnera. L'autoroute électronique mènera bien à quelque chose, mais personne ne sait exactement à quoi.

J'ai travaillé comme journaliste dans la presse écrite —

[Text]

Senator Davey: Before you leave that area, I would like to say that I am not attempting to be a smart alec. Could the electronic highway assist RCI? Could there be some linkage and an opportunity to raise some money?

Mr. Sauvageau: To raise some money, I do not know. On the electronic highway all the information, sound and voice and data, is supposed to be available. If it develops as the futurologists say it will, RCI could be there —

Senator Davey: It will be a relative drop in the bucket.

Mr. Sauvageau: I do not know. My point is that no one knows what we should expect from the electronic highway. Returning to the first question, I think that the print media will be there in five years and there will not be many changes between newspapers now and in five years. Five years is not a long period.

However, if they want to survive over the long term they will probably have to develop new products. Newspapers publish approximately 10 per cent of all the information they gather. Their future could be in making use of the 90 per cent of information they have and to sell that information through all manner of tools, the electronic highway being one.

I do not see the link between RCI and the electronic highway. Perhaps there is one, but I do not see it at the moment.

Senator Davey: As a journalist, you are not worried about the future of print?

Mr. Sauvageau: Yes. I am especially worried about the crisis in quality newspapers, when I see *Le Devoir* in Montreal with all the problems it has; when I see the crisis at *Le Monde* in Paris; when I see that the *New York Times* has to change in order to continue; when I see that the *Globe and Mail* wants 30 to 40 journalists to retire; when I see the *Independent*, which was such a success in Great Britain, sold to the Mirror Group and the Robert Maxwell Group.

On the other hand, the popular press is still popular. The main problem for me is with the quality newspapers and this is not a question for newspaper people. This is a question for sociologists and it is a very important global and societal issue. Why do we have so many problems in Quebec, for instance, to find 30,000 people to buy *Le Devoir* on a daily basis? This is a big question for society.

Senator Atkins: Professor Sauvageau, you said you recommended in your report that support for RCI come out of the Department of Foreign Affairs. The logic makes sense, but I am not sure in practicality that is as smart as it may seem.

Last week a witness told us that our diplomats overseas hardly listen to RCI and give it very little support. How can we expect

[Traduction]

Le sénateur Davey: Avant que vous abandonniez la question, j'aimerais dire que je n'essaie pas de finasser. L'autoroute électronique pourrait-elle aider RCI? Pourrait-on établir un lien quelconque et y trouver une occasion de lever des fonds?

M. Sauvageau: Pour ce qui est de la levée de fonds, je ne sais pas. Quant à l'autoroute électronique, toute l'information, qu'il s'agisse de son, de voix ou de données, pourra censément y passer. Si on doit donner raison aux futurologues, RCI pourrait être là —

Le sénateur Davey: Toutes proportions gardées, ce serait une goutte d'eau dans l'océan.

M. Sauvageau: Je ne sais pas. À mon avis, personne ne sait ce que nous devrions attendre de l'autoroute électronique. Pour revenir à la première question, je crois que les médias imprimés seront là dans cinq ans et qu'il n'y aura pas beaucoup de changements entre les journaux actuels et ceux qu'il y aura dans cinq ans. Cinq ans n'est pas une longue période.

Cependant, s'ils veulent survivre à long terme, ils devront probablement élaborer de nouveaux produits. Les journaux publient environ 10 p. 100 des informations qu'ils réunissent. Leur avenir pourrait être d'utiliser les 90 p. 100 d'informations qu'ils ne publient pas et vendre celles-ci par toute sorte de façons, dont l'autoroute électronique.

Je ne vois pas de lien entre RCI et l'autoroute électronique. Peut-être y en a-t-il un, mais je ne le vois pas pour l'instant.

Le sénateur Davey: À titre de journaliste, n'êtes-vous pas inquiet de l'avenir de la presse écrite?

M. Sauvageau: Oui. Je m'inquiète particulièrement de la crise que vivent les journaux de qualité, par exemple lorsque je vois *Le Devoir* de Montréal traverser toute cette série de problèmes; lorsque je constate la crise que vit *Le Monde* à Paris; lorsque je vois que le *New York Times* doit changer s'il veut survivre; quand je vois que le *Globe and Mail* demande à 30 ou 40 journalistes de prendre leur retraite; lorsque je vois l'*Independent*, qui connaissait tant de succès en Grande-Bretagne, être vendu au *Mirror Group* et au *Robert Maxwell Group*.

Par contre, la presse populaire est toujours populaire. Le principal problème à mon avis touche les journaux de qualité, et sa solution n'incombe pas à la gent journalistique. C'est une question qui relève des sociologues et c'est un problème social et mondial fort important. Pourquoi éprouvons-nous tant de problèmes au Québec, par exemple, à trouver 30 000 personnes qui achèteraient *Le Devoir* tous les jours? Voilà une importante question pour la société.

Le sénateur Atkins: Monsieur Sauvageau, vous avez dit avoir recommandé dans votre rapport que le financement de RCI provienne du ministère des Affaires étrangères. C'est logique, mais je ne suis pas sûr qu'en pratique ça soit aussi astucieux que ça le semble.

La semaine dernière, un témoin nous a dit que nos diplomates outre-mer écoutaient rarement RCI et lui donnaient très peu

[Texte]

Foreign Affairs to take seriously a commitment to RCI if its own members of that department are not supporting it?

Mr. Sauvageau: What can I say except that such a situation is sad. I would like to quote the minister who said we need a window on the world. In my opinion this is one of our best windows.

Senator Atkins: There needs to be a sales job done in the Department of Foreign Affairs.

Senator Eyton: I am a supporter of public radio. In looking at the material we have had and your testimony, we are talking about an enterprise with small dollars and a mission that is almost impossible. The mission is to reflect the realities and qualities of Canadian life and culture, Canada's national interests and policies in the spectrum of Canadian viewpoints and national and international affairs. You are attempting to do this in a variety of countries and in a variety of languages. I would define all of that as an impossible mission, a guarantee of failure. You are not going to provide reasonable or decent results.

First of all you need the continuing funding. In my view to be effective you probably need more funding. With it you need better targetting and focus and that means a definition. The question I am getting to is: Who should RCI be reaching out to and where and in what languages? In general, who are you focused at?

The second question would be what type of programming can we provide that fits within some clear, precise and achievable mission? I do not think the broad language does that.

My personal view is that it must satisfy the vital interests of Canadians. It has to be unique. I do not think that means rehashing more news about the election in South Africa. I think it means programs such as *Sunday Morning*, which is different and special, or Peter Gzowski and anything he does. Those are special and unique and could attract. I think it has to be more focused.

How can RCI make a case? The case is not made by simply talking about 10 million people and if they are listening for 30 seconds or 30 minutes on an occasional basis. That is not serving anyone's real need. The questions are: Who should it be trying to reach? Should it be more focused? To whom and on what should it be focused? How can RCI make a better case?

Mr. Aster: I would like to offer a few quick comments. Your questions are very precise and important.

I accept your argument and the promise that one cannot do everything. One may as well do a little bit, but do it very well. It seems to me that question oriented towards RCI is a legitimate question.

[Translation]

d'appui. Comment pouvons-nous demander au ministère des Affaires étrangères de s'engager sérieusement envers RCI si ses propres membres ne l'appuient pas?

M. Sauvageau: Que puis-je dire sinon qu'il s'agit d'une triste situation? J'aimerais citer le ministre qui a dit que nous avons besoin d'une fenêtre sur le monde. À mon avis, cela est une des meilleures fenêtres.

Le sénateur Atkins: Alors il faut que quelqu'un aille vendre l'idée au ministère des Affaires étrangères.

Le sénateur Eyton: Je ne suis pas un partisan de la radio publique. J'ai étudié les documents qu'on nous a remis et votre témoignage, et je constate que nous parlons d'une entreprise qui a peu d'argent et dont la mission est quasi-impossible. Sa mission consiste à refléter la réalité et les qualités de la vie et de la culture canadiennes, les politiques et intérêts nationaux du Canada d'un point de vue canadien et du point de vue des affaires internationales et nationales. Vous vous efforcez de faire cela dans une diversité de pays et dans une diversité de langues. Je qualifierais cette tentative de mission impossible, forcément vouée à l'échec. Vous n'arriverez pas à des résultats raisonnables ni décents.

Tout d'abord, il vous faut un financement continu. Selon moi, pour être efficace, il vous faudra probablement plus d'argent. Avec cet argent, il faudra mieux cibler et concentrer vos activités, et cela veut dire qu'il vous faudra établir une définition. Voici où je veux en venir: qui RCI devrait-il tenter de rejoindre, où et dans quelles langues? En général, sur qui avez-vous vos activités?

Je vous demanderai ensuite quel genre de programmation nous pouvons fournir qui s'inscrive dans une mission claire, précise et réalisable? Je ne crois pas que le large éventail de langues vous permette cela.

Selon moi, RCI doit satisfaire aux intérêts vitaux des Canadiens. Il doit être unique. Je ne pense que cela signifie un supplément d'informations concernant les élections en Afrique du Sud. Je crois que cela signifie des émissions comme *Sunday Morning*, qui sont différentes et particulières, ou bien Peter Gzowski et tout ce qu'il fait. Voilà quelque chose de spécial et d'unique, qui est susceptible d'attirer des auditeurs. Je crois qu'il faut que cela soit plus ciblé.

Comment RCI peut-il convaincre? Il n'y parviendra pas simplement en parlant des dizaines de millions de personnes et du fait qu'elles l'écoutent durant 30 secondes ou 30 minutes, de façon occasionnelle. Cela ne répond pas aux intérêts réels de qui que ce soit. Les questions sont les suivantes. Qui devrait-il tenter de rejoindre? Devrait-il avoir une optique plus précise? Alors sur qui et sur quoi? Comment RCI peut-il arriver à mieux convaincre?

M. Aster: J'aimerais répondre par quelques commentaires rapides. Vos questions sont très précises et très importantes.

Je suis d'accord avec votre argument et la prémisse selon laquelle une personne ne peut agir toute seule. Cependant, une personne peut faire peu, mais faire très bien. Il me semble que si l'on oriente cette question vers RCI, elle devient légitime.

[Text]

There is an urge to leap in to whatever is current in international broadcasting. A short time ago it was Asia. It may very well be Africa in another decade. I do not know. It cannot respond to every need. I have my own personal preference and I would make the argument that Canada is a northern hemispheric country and we have a lot in common with other countries in northern hemispheres. Therefore, I would say that RCI's primary target should be in that area. I could spin out a whole variety of target areas based on what I think Canada is all about.

One has to define Canada and then ask: Where is the natural audience for Canadian information? How relevant is our experience in the northern hemisphere, in the northern half of north America, for Sub-Saharan Africa? I do not know. I have grave doubts, but there are other people who would say we are part of la francophonie and I agree with that.

Secondly, the type of programming is also a legitimate question. Where there are natural audiences for Canadian programming is pretty straightforward. What we do not do in Canada is get involved in projects of consortium broadcasting where we could give or make available Canadian programming to another broadcaster who may use it or integrate it in its enterprises. Consortium broadcasting is something that can develop, and RCI is attempting a few projects of that sort.

An example of consortium broadcasting in television is TV5. In radio there may be some interesting possibilities for consortium broadcasting where Canada is not a lead player, but contributes something to more international cooperation.

Those are two areas where I do not have any difficulties about what we think we should do, but I agree with you entirely that we better be clear that we cannot serve the universe; we better be clear that RCI cannot serve the globe; and we may as well do something very well in limited areas and not seek the fashion and chase everything. We are not *Voice of America* and we ought not to be.

Mr. Sauvageau: We should be precise and clear on our goals. Do we want to be part of the struggle for freedom in some countries where there is no freedom of expression? Is it our first goal? Do we want to use RCI to improve our trade? When we have defined the goals then the areas where we broadcast come accordingly.

The Chairman: Thank you, professors, for very interesting papers and good answers to the questions. We may ask you to return when the hearings get down to the final recommendations.

Mr. Sauvageau: Thank you, very much.

The Chairman: Our next witnesses are representatives from the Department of Foreign Affairs, Mr. Peter Lloyd, Director General, Communications, and Mr. Garrett Lambert, Assistant Deputy Minister, Corporate Management Branch.

[Traduction]

Il faut de toute urgence se rattacher à la situation actuelle en radiodiffusion internationale. Il y a quelques années, c'était l'Asie. Dans dix ans, cela pourrait bien être l'Afrique. Je ne sais pas. Il ne peut répondre à tous les besoins. J'ai mes préférences personnelles et je dirais que le Canada est un pays de l'hémisphère nord qui a beaucoup en commun avec d'autres pays du même hémisphère. Par conséquent, je dirais que l'objectif principal de RCI devrait se trouver dans cette région. Je pourrais vous faire part d'une grande diversité de régions cibles si je me fonde sur ma version du Canada.

Il faut définir le Canada et ensuite demander: quel est l'auditoire naturel pour l'information canadienne? En quoi notre expérience dans l'hémisphère nord, dans la partie nord de l'Amérique du Nord est-elle pertinente pour le Sahel? Je ne sais pas. J'ai des doutes importants, mais d'autres personnes diraient que cette région fait partie de la francophonie, et je suis d'accord avec cela.

Ensuite, le genre de programmation est aussi une question légitime. Il est assez facile de déterminer où se trouvent les auditoires naturels pour les émissions canadiennes. Ce que nous ne faisons pas au Canada, c'est de participer à des projets de radiodiffusion en consortium dans lesquels nous pourrions donner ou offrir des émissions canadiennes à d'autres diffuseurs qui pourraient les utiliser ou les intégrer dans leurs entreprises. La radiodiffusion par consortium est une chose à élaborer, et RCI tente d'instaurer quelques projets de la sorte.

TV5 est un exemple de consortium de diffusion dans le domaine de la télévision. Dans celui de la radio, il pourrait y avoir certains débouchés intéressants pour une radiodiffusion en consortium où le Canada ne jouerait pas un rôle clé, mais où il pourrait contribuer à une coopération plus internationale.

Ce sont deux domaines où je n'ai aucune difficulté à penser à ce que nous devrions faire, mais je suis tout à fait d'accord avec vous; nous ne pouvons clairement desservir l'univers; nous ne pouvons clairement desservir le monde entier et nous ferions aussi bien de bien desservir des secteurs limités et ne pas chercher à être à la mode et à sauter sur tout ce qui bouge. Nous ne sommes pas *Voice of America* et nous n'avons pas intérêt à le devenir.

M. Sauvageau: Il nous faut établir des objectifs clairs et précis. Sommes-nous obligés d'aider certains pays à acquérir la liberté lorsqu'ils n'ont pas la liberté d'expression? Est-ce là notre premier objectif? Devons-nous plutôt utiliser RCI pour améliorer notre commerce? Si nous définissons les objectifs, les secteurs où nous émettrons ressortiront d'eux-mêmes.

Le président: Merci, messieurs, de nous avoir présenté des exposés très intéressants et d'avoir bien répondu à nos questions. Nous pourrions vous demander de revenir lorsque les audiences en viendront aux recommandations finales.

M. Sauvageau: Merci beaucoup.

Le président: Nos prochains témoins représentent le ministère des Affaires étrangères; il s'agit de M. Peter Lloyd, directeur général des communications et de M. Garrett Lambert, sous-ministre adjoint de la gestion ministérielle.

[Texte]

Mr. Lloyd, we will commence with you and perhaps you could tell us why there is not more money for RCI. Mr. Lambert, as Assistant Deputy Minister may be able to tell us where he might be able to find more money, perhaps from private enterprise, if he has to.

Monsieur Peter Lloyd, directeur général, Communications, ministère des Affaires étrangères: Monsieur le Président, honorables sénateurs, je vous remercie de nous offrir la possibilité de comparaître aujourd'hui devant votre comité afin d'expliquer les liens qui existent entre les Affaires étrangères et Radio-Canada International. Par la même occasion, je vous donnerai un bref aperçu des décisions qui, en 1991, ont conduit à l'Entente actuelle de financement entre RCI et notre ministère.

With me is Garrett Lambert, Assistant Deputy Minister of the Corporate Management Branch.

Mr. Chairman, before getting into some of the details of our relationship with RCI, I would like to say that the Department of Foreign Affairs and International Trade fully recognizes the usefulness of RCI in carrying Canadian messages abroad.

We also appreciate its ability to convey Canadian views on international events and to be in touch with Canadians abroad, including our peacekeepers in times of crisis.

Let me give a couple of examples of this. During major international crises such as the Gulf War or Tiananmen Square, RCI's broadcast provided useful means of informing people about Canadian views on the events and in making up for the shortfall of objective information in these areas. There are also many examples where RCI provides a useful means of communicating with Canadians in crisis areas of the world. This was true during the Gulf War and in Kinshasa, Zaïre, in October 1991, as well as during the events of Tiananmen Square, and most recently when Canadians were evacuated from Rwanda a couple of weeks ago. In that case, RCI was in touch frequently with the consular services in our department to inform us about their broadcasting plans affecting Rwanda and to get from us specific messages to be carried to Canadians in that region. In fact, RCI helped us in reaching many Canadians and giving them information on how to join the last multinational land convoy leaving Rwanda.

Permit me now to describe the existing arrangement between the department and RCI. In 1991, RCI's funding was assigned by the cabinet as Vote No. 15 under the estimates of the Department of Foreign Affairs. The funds are provided to the CBC through a contribution agreement. This five-year mechanism will end in 1995-96.

The contribution agreement states that the CBC shall provide to the minister every year activity reports, as well as a financial report and an audit report. These reports reinforce the arm's-length relationship between the department and RCI. While the financial

[Translation]

Monsieur Lloyd, veuillez commencer et dites-nous pourquoi, à votre avis, il n'y a pas d'argent pour RCI. M. Lambert, en qualité de sous-ministre, pourra nous dire où il pourrait être en mesure de trouver plus d'argent, peut-être auprès de l'entreprise privée, si tant est qu'il doive le faire.

Mr. Peter Lloyd, Director General, Communications, Department of Foreign Affairs: Mr. Chairman, honourable senators, thank you for this opportunity to appear today before your committee to explain the relationship between Foreign Affairs and Radio Canada International. At the same time, I would like to give you a brief overview of the decisions that led in 1991 to the current funding arrangement between RCI and our department.

La personne qui m'accompagne s'appelle Garrett Lambert, et il est sous-ministre adjoint de la gestion ministérielle.

Monsieur le président, avant de vous donner des détails sur notre relation avec RCI, j'aimerais dire que le ministère des Affaires étrangères et du Commerce international reconnaît pleinement l'utilité de RCI lorsqu'il s'agit de transmettre les messages des Canadiens à l'étranger.

Nous apprécions aussi sa capacité de faire part des opinions des Canadiens sur les événements internationaux et de constituer un lien avec les Canadiens à l'étranger, particulièrement avec les forces de maintien de la paix en temps de crise.

Permettez-moi de vous donner un ou deux exemples. Durant les crises internationales majeures comme la guerre du Golfe ou les événements de la place Tiananmen, les émissions de RCI se sont révélées fort utiles pour informer les gens au sujet des opinions canadiennes sur les événements et pour remédier à la pénurie d'informations objectives sur ces questions. Il y a aussi bien des exemples où RCI constitue un moyen de communication efficace avec les Canadiens dans les domaines touchés par une crise dans le monde entier. C'était le cas durant la guerre du Golfe et à Kinshasa, au Zaïre, en octobre 1991, ainsi que durant les événements de la place Tiananmen, et plus récemment encore, lorsque les Canadiens ont été évacués du Rwanda il y a quelques semaines. Dans ce dernier cas, RCI communiquait fréquemment avec les services consulaires de notre ministère afin de nous informer des projets de radiodiffusion au Rwanda et d'obtenir de notre part des messages particuliers qu'ils pouvaient transmettre aux Canadiens dans cette région. En fait, RCI nous a aidé à rejoindre bien des Canadiens et à leur donner de l'information sur la façon de rejoindre le dernier convoi terrestre multinationale qui quittait le Rwanda.

Permettez-moi maintenant de décrire les ententes existantes entre le ministère et RCI. En 1991, le financement de RCI était affecté par le Cabinet sous forme de crédit n° 15 dans le budget des dépenses du ministère des Affaires étrangères. Les fonds sont fournis à la SRC par l'entremise d'une entente de contribution. Ce mécanisme quinquennal se terminera en 1995-1996.

L'entente de contribution précise que la SRC doit fournir au ministre des rapports d'activités chaque année, ainsi qu'un rapport financier et un rapport de vérification. Ces rapports renforcent la relation sans lien de dépendance qui existe entre le ministère et

[Text]

report ensures that funds allocated to the CBC have been used as per the agreement, the audit of the financial report confirms that the information in the financial report has been prepared in conformity with the terms of the agreement.

The agreement also outlines the objectives mutually agreed upon by the CBC and foreign affairs concerning language priorities and target areas, and reaffirms the independence of the broadcaster in relation to programming content and editorial policies of RCI. Under the terms of the contribution agreement between RCI and the Department of Foreign Affairs, target areas and language priorities are jointly re-examined every two or three years, consistent with the procedure undertaken years ago.

It is important to stress that this consultation process on target areas and language priorities existed long before the current funding mechanism, established in 1991. Consultation and funding are quite separate issues. Should RCI be funded through another channel after 1995-96, though this relationship could remain the same.

Cooperation between the Department of Foreign Affairs and RCI goes back many years and is independent from the funding arrangements. With the dawn of Cold War in the late forties, the Soviet Union and eastern Europe gained prominence in target area priorities. A consultative relationship developed between foreign affairs and the international service of CBC in planning and programming terms. In 1968, an Order in Council directed the CBC to provide an international service in consultation with foreign affairs.

En 1980, les liens consultatifs entre RCI et le ministère ont été renforcés de manière importante. Suite à une série de discussions, le sous-secrétaire d'État aux Affaires étrangères (à l'époque monsieur Gotlieb) et le président de Radio-Canada ont échangé une correspondance dans laquelle ils définissaient l'étendue du processus de consultation. Les deux parties confirmaient que les politiques des Affaires étrangères devaient servir de base aux décisions concernant les régions cibles et les priorités linguistiques, alors que la programmation et le contenu éditorial des émissions étaient sous l'entière responsabilité de Radio-Canada. Depuis 1980, les priorités des Affaires étrangères ont été passées en revue tous les deux ou trois ans.

En décembre 1993 et en mars 1994, conformément à ce processus, nous avons organisé deux rencontres avec RCI. La première a eu lieu avec des représentants des divisions géographiques de notre ministère et la seconde avec des représentants des divisions commerciales. Le but de ces rencontres était de permettre à Terry Hargreaves, directeur général de RCI, de donner un aperçu des activités de Radio-Canada International et de discuter avec les participants des priorités commerciales et de politiques étrangères du ministère.

I will now provide the committee with an overview of the events which led in 1991 to the decision that RCI's funding would be channelled through foreign affairs. In December 1990, citing a budgetary shortfall of \$108 million, CBC President

[Traduction]

RCI. Le rapport financier fait en sorte qu'on peut garantir que les fonds alloués à la SRC sont utilisés conformément aux dispositions de l'entente, tandis que la vérification du rapport financier confirme que l'information qu'il contient a été préparée conformément aux modalités de l'entente.

L'entente décrit aussi les objectifs convenus par la SRC et les Affaires étrangères concernant les priorités en matière de langue et de secteurs cibles, et réaffirme l'autonomie des radiodiffuseurs en ce qui touche le contenu du programme et les politiques éditoriales de RCI. En vertu des modalités de l'entente de contribution entre RCI et le ministère des Affaires étrangères, les secteurs cibles et les priorités en matière de langue sont réexaminés conjointement tous les deux ou trois ans, conformément à une procédure entreprise il y a des années.

Il faut souligner que ce processus de consultation sur les secteurs cibles et les priorités linguistiques existait bien avant l'établissement du mécanisme actuel de financement, qui a vu le jour en 1991. La consultation et le financement sont des questions très distinctes. Même si RCI devait être financé d'une autre manière après 1995-1996, cette relation pourrait demeurer la même.

La coopération entre le ministère des Affaires étrangères et RCI remonte à bien des années et est indépendante des ententes de financement. À l'aube de la Guerre froide à la fin des années 40, l'Union soviétique et l'Europe de l'Est sont devenues des secteurs cibles prioritaires. La relations de consultation a été établie entre les affaires extérieures et le service international de SRC en ce qui concerne la planification et la programmation. En 1968, un décret ordonnait à la SRC de fournir un service international en consultation avec les Affaires étrangères.

In 1980, the consultative ties between RCI and the Department were strengthened significantly. Following a series of discussions, the Under Secretary of State for External Affairs — who was Mr. Gottlieb at the time — and the CBC President exchanged correspondence in which they defined the scope of the consultation process. The two parties confirmed that Canada's foreign policies should serve as a basis for decisions involving target areas and language priorities, while programming and the editorial content of broadcasts were entirely the broadcaster's responsibility. Since 1980, foreign affairs priorities have been reviewed every two or three years.

In December 1993 and March 1994, as part of this process, we organized two meetings with RCI. The first meeting was held with representatives from the geographical divisions of our department, and the second with representatives from the trade divisions. The purpose of these meetings was to provide Terry Hargreaves, Executive Director of RCI, with an opportunity to give an overview of the activities of Radio Canada International and to discuss trade and foreign policy priorities with the representatives.

Maintenant, je vais présenter au comité un aperçu des événements d'après lesquels il a été décidé, en 1991, que les fonds versés à RCI devraient être administrés par les Affaires étrangères. En décembre 1990, le président de la SRC, Gérard Veilleux, a

[Texte]

Gérald Veilleux announced that the CBC was unable to fund RCI beyond March 31, 1991. At the end of November 1990, foreign affairs had already been told informally by RCI that major cuts could be expected. In early December, RCI's situation was raised to cabinet. On recommendation by the cabinet committee, Minister Clark agreed to investigate the conditions and finances necessary to maintain RCI in a way which would meet Canada's foreign policy objectives.

On March 28, 1991, cabinet announced that RCI would be maintained as an international service broadcasting in English and French, as well as in five foreign languages: Arabic, Chinese, Russian, Spanish and Ukrainian. These five languages represented 46 per cent of RCI's audience. Seven languages were eliminated: Polish, Hungarian, Czech, Slovak, German, Portuguese and Japanese. Combined, these languages amounted to less than 14 per cent of RCI's estimated audience. French and English accounted for the remaining percentage.

Cabinet decided that funds for RCI should be in the foreign affairs base and be provided to the CBC through a five-year contribution agreement. This mechanism guaranteed a sound reporting process and it ensured that management and editorial control of RCI would continue to be provided by the broadcaster. The arm's-length relationship between RCI and the department would remain unchanged.

Cabinet agreed that \$81.48 million required for maintaining a reduced RCI service over a five-year period would be covered under a separate vote within the estimates of the Department of Foreign Affairs and would gradually increase from \$13.49 million in 1991-92 to \$18.49 million for the year 1995-96. The \$81.48 million cost was arrived at with CBC and RCI and represented the best estimate of the annual cost over five years of running a service on a modified level. The total cost of \$81.48 million included \$9.75 million in capital costs over five years, allowing RCI to replace aging transmitters and equipment.

The Department of Foreign Affairs then prepared a submission to Treasury Board seeking the authority first, to make an annual contribution to CBC; second, to increase departmental reference levels by the appropriate amounts; and third, to establish a separate vote in the Estimates of the Government of Canada for the payment of the above contribution.

Since then grants and contributions have been the target of budget cuts in two successive years; 10 per cent in 1993-94 and 15 per cent in 1994-95.

Monsieur le président, en terminant, je désire souligner que les Affaires étrangères appuient pleinement les efforts soutenus de RCI afin de promouvoir et expliquer le Canada dans le monde, ainsi que ses activités visant à assurer quotidiennement un lien avec les Canadiens et les Canadiennes vivant à l'étranger.

[Translation]

annoncé que la SRC n'était plus en mesure de financer RCI après le 31 mars 1991 en raison d'un déficit budgétaire de 108 millions. À la fin de novembre 1990, RCI avait déjà annoncé, en privé, aux Affaires étrangères l'imminence d'importantes coupures budgétaires. Au début de décembre, le Cabinet a été mis au fait de la situation de RCI. Le ministre Clark, sur recommandation du comité du Cabinet, a accepté d'étudier la situation et de déterminer les fonds qui permettraient de maintenir RCI, conformément aux objectifs de la politique étrangère du Canada.

Le 28 mars 1991, le Cabinet a annoncé que RCI demeurerait un service international, mais qui diffuserait en anglais et en français, ainsi qu'en cinq autres langues: l'arabe, le chinois, le russe, l'espagnol et l'ukrainien. Toutefois, ces cinq langues rejoignaient 46 pour cent de l'auditoire de RCI. On a éliminé sept langues: le polonais, le hongrois, le tchèque, le slovaque, l'allemand, le portugais et le japonais. Mis ensemble, les auditeurs parlant ces langues constituaient moins de 14 pour cent de l'auditoire estimé de RCI; les auditeurs anglophones et francophones représentaient le reste.

Le Cabinet a décidé que les fonds destinés à RCI seraient confiés aux Affaires étrangères et versés à la SRC selon les modalités d'un accord de contribution de cinq ans. Cette entente garantissait une bonne reddition de comptes et permettait de s'assurer que le diffuseur continuerait à assurer le contrôle de la gestion et de la rédaction. Cette relation sans lien de dépendance entre RCI et le ministère ne changerait pas.

Le Cabinet a convenu que les 81,48 millions nécessaires au maintien du service réduit de RCI pendant cinq ans proviendraient d'un crédit distinct du budget du ministère des Affaires étrangères. Cette somme passerait graduellement de 13,49 millions en 1991-1992 à 18,49 millions en 1995-1996. La somme de 81,48 millions, fixée par la SRC et RCI, représentait la meilleure estimation de ce qu'il en coûterait pour offrir un service réduit pendant cinq ans. Le coût total de 81,48 millions comprenait des coûts d'immobilisations de 9,75 millions, ce qui permettait à RCI de remplacer ses postes émetteurs et son équipement désuets.

Le ministère des Affaires étrangères a ensuite préparé une présentation au Conseil du Trésor afin d'obtenir l'autorisation de verser une contribution annuelle à la SRC, dans un premier temps, d'accroître d'autant les niveaux de référence du ministère, dans un deuxième temps, et d'établir un crédit distinct dans le Budget des dépenses du gouvernement du Canada pour payer la contribution, dans un troisième temps.

Depuis lors, les subventions et les contributions ont été la cible de coupures budgétaires; en deux années consécutives, on les a coupées de 10 pour cent, en 1993-1994, et de 15 pour cent, en 1994-1995.

Mr. Chairman, in conclusion I would like to point out that Foreign Affairs fully supports the RCI's ongoing efforts to promote and explain Canada to the world, and its activities designed to provide daily links with Canadians living abroad.

[Text]

Dans son dernier rapport financier aux Affaires étrangères, en 1993, Radio-Canada prédisait que des coupures supplémentaires auraient un effet très néfaste sur RCI. Elles entraîneraient à tout le moins une réduction de la programmation dans plusieurs langues et peut-être même la remise en question de l'existence de RCI. C'est le message que nous recevons régulièrement de Radio-Canada.

From the department's points of view it must be stressed that, while we wholeheartedly appreciate RCI's role, foreign affairs and international trade cannot envisage under current circumstances being able to improve the financial circumstances facing RCI. Along with every other department, we are facing significant cuts and are not in a position to shield that particular organization from them, let alone provide additional support from within our own resources.

Honourable senators, I am sure you understand the host of demands the department faces within its scope of activities, including grants and contributions. My colleague, Mr. Lambert, has prepared a document illustrating those demands to assist your appreciation of how the RCI situation fits into the overall grants and contribution picture at the Department of Foreign Affairs and International Trade. Mr. Lambert's chart has been distributed.

The Chairman: Perhaps Mr. Lambert has a few words and we could then ask for questions afterwards.

Mr. Garrett Lambert, Assistant Deputy Minister, Corporate Management Branch, Department of Foreign Affairs: I do not have a formal statement but I thought it might be helpful for members to have some context.

To clarify, the cuts to RCI that have been implied were 10 per cent plus 5 per cent, totalling 15 per cent, not 10 per cent and 15 per cent, totalling 25 per cent. It has risen.

Second, within the context of our discretionary grants and contributions budget, RCI's portion represents about one-third of the total that we provide across the entire spectrum of our assistance to other organizations. As such, it is difficult to ignore its size. Therefore, as so many people have queried, simply exempt RCI from many of these cuts. The shift in the burden of the savings in respect of RCI to others would be very difficult for them to sustain.

Finally, the chart that I have given you shows the financial pressures faced by the department in recent years. It is not as if we have not been making hard choices. Since 1984 we have closed 31 overseas missions. That is one indication of the kinds of choices we have been making. Today, we are about 25 per cent smaller in real terms on the base of operation that we had in 1988-89.

The difficulty for all of us in this issue is not whether or not we value RCI — we do. The issue is one of choices and applying a series of budgetary reductions that are consequent on decisions of the government in a way that meets the overall base of our activities in as sensible and reasonable manner as possible. As a consequence, RCI has been treated absolutely no differently than

[Traduction]

In its last financial statement to Foreign Affairs, in 1993, the CBC predicted that further cuts would be extremely detrimental to RCI, and would mean at the very least a reduction in programming in a number of languages, and perhaps even raise the issue again of RCI's continued existence. This is the message that we receive regularly from the CBC.

Nous devons souligner, du point de vue du ministère, que bien que nous apprécions beaucoup le rôle de RCI, les Affaires étrangères et le Commerce extérieur ne peuvent pas prétendre, dans les circonstances présentes, être en mesure d'améliorer la situation financière de RCI. Tout comme les autres ministères, nous sommes aux prises avec d'importantes coupures et sommes mal placés pour mettre RCI à l'abri de pareilles réductions. Il va sans dire que nous ne pouvons pas fournir un apport supplémentaire à même nos ressources.

Honorables sénateurs, je suis convaincu que vous êtes sensibles à la quantité de demandes financières, sous forme de subventions ou de contributions, que le ministère reçoit. Mon collègue, M. Lambert, a préparé un document qui illustre ces demandes afin de bien montrer où se situe RCI dans les programmes de subvention et de contribution du ministère des Affaires étrangères et du Commerce extérieur. Le tableau de M. Lambert a été distribué.

Le président: Peut-être M. Lambert a-t-il quelques commentaires à apporter. Ensuite, nous pourrions poser des questions.

M. Garrett Lambert, sous-ministre adjoint, Direction de la gestion ministérielle, Affaires étrangères: Je n'ai pas de déclaration officielle, mais je crois bon de replacer les membres en contexte.

Tout d'abord, voici quelques éclaircissements. Les coupures faites à RCI s'élèvent à 15 p. 100, c'est-à-dire 5 plus 10 p. 100, et non à 25 p. 100, c'est-à-dire 10 plus 15 p. 100. Cela a augmenté.

De plus, notre apport financier à RCI, à même notre budget discrétionnaire de subventions et de contributions, représente un tiers du montant total de l'aide que nous fournissons à toutes sortes d'organisations. Il va sans dire que notre aide est importante. Donc, comme tant de personnes l'ont demandé, pourquoi ne pas simplement exempter RCI de bon nombre des coupures? Ce changement privilégierait RCI aux dépens des autres organismes, ce qui créerait une situation très difficile pour ces derniers.

Enfin, le tableau que je vous ai distribué illustre les compressions budgétaires qui ont frappé notre ministère ces dernières années. Vous constaterez que nous avons dû faire des choix difficiles. Depuis 1984, nous avons mis un terme à 31 missions à l'étranger. Voilà un exemple des décisions que nous avons dû prendre. Aujourd'hui, nous avons réduit nos activités de 25 p. 100 par rapport à ce qu'elles étaient en 1988-1989.

Le problème ici ne repose pas sur le fait de s'intéresser ou non à RCI — nous nous y intéressons tous. Il s'agit plutôt d'une question de choix; il faut imposer une série de compressions budgétaires qui soient conséquentes avec les autres décisions du gouvernement et qui tiennent compte, de la façon la plus sensible et la raisonnable possible, de nos activités en général. En

[Texte]

the department. In other words, we have pro-rated the reductions ordered by the Minister of Finance and the government on us as an organization to RCI — no more, no less.

The Chairman: Is there any possibility that this contribution to RCI could be taken out of the grants and contributions part, which gets cut all the time? The taxpayers do not like doubling grants to anything. Is there any possibility that it could be moved to another item in the budget?

Mr. Lambert: It would be even worse there because the other items in the budget have been cut more deeply. In fact, the grants and contributions side has been hit relatively less hard than the operating side of the department.

Senator MacDonald: It is good to see Peter Lloyd again, a distinguished broadcaster who I have known for quite some time. Thank you for coming.

This may sound hypothetical and may be an improper question to ask of public servants but, having heard the last two witnesses, if we lived in a world of affluence — if we had a balanced budget and all kinds of money — and we considered, as you have just stated, that an international service, the voice of Canada to the world, was extremely important, would we give its responsibility to a broadcasting organization, albeit publicly owned, or to our foreign service?

Mr. Lloyd: When you say “responsibility,” are you talking about the editorial responsibility?

Senator MacDonald: I am going further than that. Where would it naturally come from if it is that important? I know what you mean when you state that the journalistic responsibility remains with the CBC. But nothing has changed over 20 years. That journalistic pattern is the same. Terry Hargreaves is not dictating day by day the CBC journalistic policy to RCI. That is a tradition or a form, a *modus operandi* that has been around us for a long time. It did not take Mr. Gottlieb and the president of the CBC to work that out. That was worked out years before.

Mr. Lambert: The answer is best found in the question: What do other countries do? In other countries there is an arm’s-length relationship between their international broadcasting organizations and their ministries of foreign affairs. That does not mean that is the pattern that Canada should follow, but that is the pattern.

Senator MacDonald: But you dictate the target areas and the linguistic priorities. You say, “Beam it here. Do that. Do such and such.” How you say it is the CBC’s responsibility, but you call the shot on where the target is.

Mr. Lambert: The phrase is “consult rather than dictate”.

[Translation]

conséquence, RCI a subi le même traitement que le ministère. En d’autres mots, nous avons affecté à RCI au prorata les coupures que nous imposaient le ministre des Finances et le gouvernement — ni plus, ni moins.

Le président: Est-il possible que la contribution versée à RCI soit prélevée à même les subventions et contributions, qui sont toujours coupées? Les contribuables n’aiment pas qu’on double les subventions. Est-il possible qu’on affecte cette somme à un autre poste budgétaire?

M. Lambert: Cela serait encore pire, parce que les autres crédits ont été encore plus coupés. En fait, le budget des subventions et contributions a été beaucoup moins touché que le budget de fonctionnement du ministère. Merci d’être venu nous rencontrer.

Le sénateur MacDonald: Il est agréable de revoir Peter Lloyd, éminent radiodiffuseur que je connais depuis longtemps.

Ce que je dirai vous semblera peut-être hypothétique, et ce n’est peut-être pas une bonne question à poser à des fonctionnaires, mais, après avoir entendu les deux derniers témoignages, je me pose la question. Si nous vivions dans un monde d’abondance — si nous avions un budget équilibré et beaucoup d’argent — et que nous considérions, comme vous venez de l’affirmer, que le service international, la voix canadienne à l’étranger, était primordial, en donnerions-nous la responsabilité à une organisation de diffusion, bien qu’elle soit une propriété publique, ou à notre service extérieur?

M. Lloyd: Quand vous dites «responsabilité», entendez-vous la responsabilité éditoriale?

Le sénateur MacDonald: Je vais encore plus loin. D’où viendrait-elle naturellement si elle était aussi importante? Je sais ce que vous voulez dire quand vous affirmez que la responsabilité journalistique relève de la SRC. Toutefois, rien n’a changé depuis plus de 20 ans. La politique journalistique est la même. Terry Hargreaves ne dicte pas jour après jour la politique journalistique de SRC à RCI. C’est plutôt une tradition ou une forme, un *modus operandi*, qui existe depuis longtemps. Il n’a pas fallu la venue de M. Gottlieb et du président de la SRC pour instaurer cette manière de faire; cela fait des années qu’elle est en place.

M. Lambert: La réponse réside dans la question suivante: que font les autres pays? Dans d’autres pays, il existe une relation sans lien de dépendance entre les organismes de radiodiffusion internationale et les ministères des affaires extérieures. Cela ne veut pas dire que le Canada devrait suivre leur exemple, mais c’est le modèle en place.

Le sénateur MacDonald: Mais vous décidez quelles sont les régions cibles et les priorités linguistiques. Vous dites : «Diffusez ici. Faites ceci. Faites cela.» Vous dites que c’est la responsabilité de la SRC, mais en fait c’est vous qui décidez quelles sont les régions cibles.

M. Lambert: Je ne décide pas, je consulte.

[Text]

Frequently the CBC asks us where we believe the greatest impact would be in foreign policy terms. It is a consultative process, not one in which we have directorial powers. The legal relationship between ourselves and RCI is nothing more than our providing financial support to an organization whose goals and objectives are consistent with our own, but not necessarily completely synonymous.

Mr. Lloyd: At the outset you said that you did not expect us to speculate so I will not, but in line with the way the situation has worked over the last many years with RCI — I am not talking about the financial side, I am talking about the priorities — I am not aware that has been a difficulty on either side.

Senator Davey: Would you repeat what you just said?

Mr. Lloyd: I am not aware that the system that we have that involves consultations on priority areas and languages has been a matter of contention or a problem, either to the people in the department or the people in RCI.

Senator MacDonald: No, I did not think it was either.

Senator Perrault: The term "information highway" is employed extensively these days. It seems to be one of the "in words" or expressions. At a time when many nations are broadening their information highway, we seem to be steering ours onto a country road. I am concerned about that. I understand the difficulties facing the Ministers of Foreign Affairs and Finance. It is very difficult to be loved when you are forced to make extensive cutbacks. You say quite properly that choices have to be made. Did the Department of Foreign Affairs recommend to the Radio Canada International the locking off of transmission to Japan, for example?

I attended a meeting recently in Manilla where 17 Pacific nations were at that conference. Everyone of them were involved in stepping up their public relations efforts. The Pacific nations contain the most exciting, dynamic growth area in the entire world, yet we have stopped broadcasting to Japan, the key player in that consortium of nations. Are we being pennywise and pound foolish in some of the cutbacks?

What is the answer to that first question, namely, where did the recommendation come to lock off transmissions to Japan? I am getting letters from Japanese people protesting the fact. I can provide you with the letters.

Mr. Lambert: We must remember that this is not entirely a bad news story. The original CBC decision would have terminated RCI entirely. When that decision was made known to the department, a number of concerns were raised. The first one was very practical. It dealt with respect to the value of the frequency to which RCI had access and the fact that were those frequencies to be lost, given the competition for them, they would probably never be regained should the government decide to change its position and reinstate an international broadcasting service. The first issue was practical: Notwithstanding the

[Traduction]

La SRC nous demande fréquemment où nous croyons que l'impact sera le plus grand en matière de politique extérieure. C'est un processus de consultation, pas une dictature. Notre relation juridique avec RCI se résume au soutien financier que nous offrons à un organisme dont les objectifs sont compatibles avec les nôtres, sans être nécessairement identiques.

M. Lloyd: Au début de la séance, vous nous avez dit que vous ne vous attendiez pas à ce que nous fassions des spéculations, donc, je n'en ferai pas. Mais en ce qui a trait à la façon dont les choses se sont déroulées au cours des dernières années à RCI — je parle ici non pas, de l'aspect financier, mais plutôt des priorités — je n'étais pas au courant qu'il y avait des difficultés d'un côté ou de l'autre.

Le sénateur Davey: Voulez-vous répéter ce que vous venez de dire?

M. Lloyd: Je ne suis pas au courant que notre système de consultation sur les régions cibles et les langues prioritaires a fait l'objet de démêlés ou a posé des problèmes, pour les gens du ministère ou ceux de RCI.

Le sénateur MacDonald: Je ne le savais pas non plus.

Le sénateur Perrault: Le terme «autoroute d'information» est employé à toutes les sauces ces derniers temps. Il semble que ce soit devenu une expression à la mode. Alors que bien des pays élargissent leur autoroute d'information, nous semblons limiter la nôtre. Cela me préoccupe. Je comprends les difficultés auxquelles doivent faire face les ministres des Affaires étrangères et des Finances. Il est très difficile de se faire aimer lorsqu'on est obligé de faire des coupures importantes. Comme vous le dites si bien, il faut faire des choix. Par exemple, le ministère des Affaires étrangères a-t-il recommandé à Radio-Canada International de cesser la transmission au Japon?

Récemment, j'ai assisté à Manille à une région à laquelle participaient 17 pays du Pacifique. Chacun d'entre eux s'était engagé à augmenter ses efforts de relations publiques. Les pays du Pacifique vivent la croissance la plus importante et la plus dynamique du monde entier, pourtant, nous avons cessé de radiodiffuser au Japon, le partenaire le plus important de ce consortium de pays. Certaines de ces coupures sont-elles des économies de bouts de chandelle?

Quelle est la réponse à cette première question, c'est-à-dire qui a recommandé de cesser la radiodiffusion au Japon? Je reçois des lettres de protestations des Japonais. Je peux vous les montrer si vous voulez.

M. Lambert: Nous devons nous rappeler que ce n'est pas une si mauvaise nouvelle que ça. À l'origine, la SRC voulait éliminer entièrement RCI. Lorsqu'on a fait part de cette décision au ministère, un certain nombre de questions ont été soulevées. La première était très pratique. Elle touchait la valeur des fréquences auxquelles RCI avait accès et le fait que si ces fréquences étaient perdues, compte tenu de la compétition, elles ne seraient probablement jamais récupérées si le gouvernement changeait d'idée et décidait de rétablir le service de radiodiffusion internationale. La première question était pratique: en dépit des

[Texte]

intrinsic merits of an RCI operation, what would one do to protect oneself for the future?

When there was a decision of the government, notwithstanding the CBC decision, first, there was a decision to credit CBC for the loss. In other words, the CBC was able to divest itself of the responsibility and reallocate the money that it was putting into RCI. When the government then set out to find another source of funds it was clear at the time that it could not fund or it was unwilling to make the choices required to fund RCI at the level that it had been funded under the CBC. A process of negotiations took place with RCI, essentially looking at cost benefit of the various language options for RCI's portfolio.

Senator, I have seen some of the letters from Japanese listeners sent over by RCI. I know it was a significant loss. However, the cost of programming in Japanese for the size of the audience and the impact that was generally judged to have been received for that cost, was significantly less than it would have been or was believed to have been for the languages that were ultimately chosen. It was a relatively cold-hearted business decision.

Senator Perrault: A cold-hearted, pragmatic business decision to stop broadcasting to the area that holds out the greatest hope for Canadian trade of any region in the world. We now do far more trade with the Pacific than we do with the Atlantic. We have ended our information program to those 17 nations making up that Pacific Rim consortium. I find that difficult to understand.

I happen to own a satellite dish receiver. The Germans are now on 24 hours a day and they carry their stories about our forestry. We are not able to answer back because we do not have the same facilities and it is with dire peril to the Canadian forest industry as a result of some of their information efforts.

The BBC is on 24 hours a day. The Arabs now have a satellite 24 hours a day. The Italians and the Spanish have satellites. Dubai is now on 24 hours a day with an information program. And here is Canada. This is what troubles so many of us. We are a nation which depends more on international trade and relations than any other nation, per capita, in the entire world. Yet we have placed RCI on this diet budget.

It troubles me. How do you explain the fact that we are not even carrying the message to the Pacific at all now?

Mr. Lambert: We are, of course, because we are broadcasting extensively into China.

Senator Perrault: Yes.

Mr. Lambert: But you are talking about Japanese which was cut.

Senator Perrault: I am talking about Japanese, Thai, Singapore and the rest.

[Translation]

mérites intrinsèques de la radiodiffusion de RCI, qu'est-ce qu'il faut faire pour préserver son avenir?

Lorsque le gouvernement a pris une décision, malgré la décision de la SRC, il a d'abord décidé de rejeter sur Radio-Canada la responsabilité de la perte de RCI. En d'autres mots, la SRC a pu se décharger de sa responsabilité et réallouer l'argent investi dans RCI. Lorsque le gouvernement s'est mis à chercher une autre source de financement, il était alors évident qu'il ne pourrait financer RCI ou qu'il n'était pas prêt à faire les choix nécessaires pour égaler le financement de la SRC. On a alors entrepris un processus de négociations auprès de RCI, essentiellement afin d'examiner les coûts-bénéfices des diverses options linguistiques du portefeuille de RCI.

Monsieur le sénateur, j'ai vu certaines des lettres que RCI a reçues d'auditeurs japonais. Je réalise que cette perte est importante. Cependant, les coûts de la programmation en japonais, compte tenu de la taille de l'auditoire et de l'impact qu'on a généralement jugé avoir eu pour ces coûts, étaient de beaucoup inférieurs à ce qu'ils auraient été ou à ce qu'on croyait qu'ils auraient été pour les langues qui ont été finalement choisies. C'était une décision relativement difficile à prendre.

Le sénateur Perrault: La décision pragmatique et impitoyable de cesser la radiodiffusion dans la région qui offre au Canada les débouchés commerciaux les plus importants de toutes les régions du monde. Nous faisons maintenant beaucoup plus d'échanges commerciaux avec les pays du Pacifique qu'avec ceux de l'Atlantique. Nous avons mis un terme à notre émission d'information qui était diffusée dans les 17 pays qui forment le consortium des pays riverains du Pacifique. Je trouve cela difficile à comprendre.

Il se trouve que je possède une antenne parabolique. Les Allemands diffusent maintenant 24 heures par jour et donnent leurs propres versions au sujet de nos forêts. Nous ne pouvons répliquer parce que nous n'avons pas les mêmes installations. Cette information met en péril l'industrie forestière canadienne.

La BBC diffuse 24 heures par jour. Les Arabes ont maintenant un satellite qui diffuse 24 heures par jour. Les Italiens et les Espagnols ont des satellites. Dubaï diffuse maintenant une émission d'information 24 heures par jour. Et voilà le Canada. C'est ce qui dérange beaucoup d'entre nous. Le Canada est le pays qui dépend le plus des relations et du commerce international, par habitant. Pourtant, nous avons accordé à RCI un maigre budget.

Ça me dérange. Comment pouvons-nous expliquer le fait que nous ne transmettons plus rien dans la région du Pacifique?

M. Lambert: Nous le faisons, bien entendu, parce que nous radiodiffusons énormément en Chine.

Le sénateur Perrault: Oui.

M. Lambert: Mais vous parlez des Japonais qui ont été coupés.

Le sénateur Perrault: Je parle des Japonais, des Thaïlandais, de Singapour et du reste.

[Text]

Mr. Lambert: That is a conundrum and very difficult to answer. In the end, for us, as an institution, we were provided with the responsibility to resource RCI at a certain level and the funds came with that responsibility.

The Ministers of Finance of three governments in a row have now essentially cut the levels of funding and we have been told to pass those cuts along in a proportionate way which we have done.

If you are asking, "Should we be transferring resources within the Department of Foreign Affairs from our core activities which we had been carrying on prior to having taken on the responsibility for Radio Canada International?", I can tell you, senator, that it is an option which we have examined. It is an option that we have concluded is not viable. We have to find \$155 million in cuts from our own core programs.

Senator Perrault: It is terribly tough. I do not disagree with that at all. I am saying, should we re-deploy even the existing funds if we cannot do any more, re-deploy them so we are concentrating our message in areas where there is hope for extensive commercial relationships and contacts?

Mr. Lambert: The government has tried to do that. However, it has also balanced its approach beyond our straight commercial interest. As you know, I happen to have come up through the trade side. The broadcasting into Eastern Europe is clearly there with a view to the long-term economic and political viability of that part of the world where we think we have something to say and something that is useful for people to hear.

As your colleague suggested a few moments ago, if money were no object, we would all be on 24 hours a day in every language as well. Nobody denies it is a useful thing to do. The question comes up when money is scarce.

Senator Perrault: Maybe we have not established international broadcasting and television service as having quite the priority that other nations do. That could be part of the problem.

Senator MacDonald: Mr. Chairman, I have a question based on what we were discussing last week at the hearings. I wonder, Peter, if you have the papers of the meetings which were held at External with all the departments to see whether or not someone would divvy up, contribute? DND? Tourism?

Who was at that meeting? Nobody came up with anything.

Mr. Lloyd: Senator, first of all, I do not have the information. Second, I have been informed that, because this was part of the process of advising cabinet, as a bureaucrat, I was not to engage in discussion on that particular topic. I realize there had been things said about those meetings in previous testimony, but I am not in a position to add anything.

[Traduction]

M. Lambert: C'est une énigme. C'est très difficile d'y répondre. En fin de compte, en tant qu'institution, nous avons la responsabilité d'offrir des ressources à RCI jusqu'à un certain niveau, le financement faisant partie de cette responsabilité.

Les ministres des Finances des trois gouvernements ont tous un après l'autre essentiellement coupé les niveaux de financement, et on nous a dit de faire des coupures proportionnellement, et c'est ce que nous avons fait.

Si vous nous demandez, «Est-ce que nous devrions prendre, au sein du ministère des Affaires étrangères, des ressources réservées aux activités de base que nous avons entreprises avant d'avoir pris la responsabilité de Radio-Canada International?» Je peux vous dire, sénateur, que nous y avons songé. Nous avons conclu que cette option n'était pas viable. Nous devons réduire de 155 millions de dollars nos propres programmes de base.

Le sénateur Perrault: C'est extrêmement difficile. Je vous l'accorde. Je veux dire, devrions-nous redéployer les fonds existants si nous ne pouvons faire plus, les redéployer pour que nous puissions transmettre notre message dans les régions où il est possible d'établir des relations et des contacts commerciaux importants?

M. Lambert: Le gouvernement a essayé de le faire. Cependant, il a aussi équilibré son approche au delà des seuls intérêts commerciaux. Comme vous le savez, il se trouve que j'ai travaillé dans le domaine du commerce. Nous radiodiffusons en Europe de l'Est parce que nous visons la viabilité économique et politique à long terme de cette partie du monde où nous croyons que nous avons quelque chose à dire et quelque chose qui est utile pour les gens.

Comme votre collègue l'a suggéré précédemment, si ce n'était pas une question d'argent, nous radiodiffuserions 24 heures par jour partout et dans toutes les langues. Tout le monde s'entend pour dire que c'est une chose utile à faire. Les problèmes surgissent lorsque l'argent se fait rare.

Le sénateur Perrault: Nous n'avons peut-être pas accordé la même priorité à l'établissement d'un service de radiodiffusion et de télévision internationales que d'autres pays. Cela pourrait faire partie du problème.

Le sénateur MacDonald: Monsieur le président, j'ai une question au sujet de ce que nous avons abordé la semaine dernière au cours des délibérations. Je me demande, Peter, si vous avez les documents des réunions qui ont été tenues aux Affaires étrangères avec tous les ministères pour voir s'il serait possible de se partager les coûts ou si un ministère pourrait contribuer? Le ministère de la Défense? Tourisme?

Qui était à cette réunion? Personne n'en a parlé.

M. Lloyd: Sénateur, d'abord, je n'ai pas l'information que vous demandez. Ensuite, on m'a informé que, parce que ces réunions faisaient partie du processus de recommandation au Cabinet, en tant que bureaucrate, je ne peux pas en discuter. Je réalise que des choses ont été soulevées au sujet de ces réunions au cours de témoignages précédents, mais je ne peux rien ajouter.

[Texte]

Senator Bonnell: Maybe we will get the minister in later on and get the information from him.

Mr. Lambert: Mr. Chairman, as you know, the records of a previous government in respect of how a decision is reached are sealed. The decision itself is made known and how the decision is implemented is made known, but the process of discussion leading up to it is, in effect, sealed from the subsequent government.

The Deputy Chairman: Maybe we can get a former minister to come in as a witness and get some information.

Senator MacDonald: But it is safe to say that no department of the Government of Canada felt that the service was important enough to them to contribute anything to it.

The Deputy Chairman: That was in 1991.

Senator MacDonald: In other words, nobody cared, including External, and for the reasons you have explained. I accept your reasons.

Mr. Lambert: When you cannot feed your own children, it is very hard to take in orphans.

The Deputy Chairman: We should have a motion that these records and drafts and so forth be printed as part of the records. Is it agreed?

Hon. Senators: Agreed.

The Deputy Chairman: Maybe you can come back when we get more information from other witnesses and tell us what the department is doing in the future and what they might do after we make great recommendations to help you.

Now, we will hear from Mr. Alain Guimond, Executive Director for the International Council for Canadian Studies.

Mr. Guimond, please proceed with your statement.

Mr. Alain Guimond, Executive Director, International Council for Canadian Studies: Mr. Chairman, I have a brief statement and then I will be more than willing to answer questions. I will do part of it in French and part of it in English, if you do not mind.

Monsieur le président, honorables sénateurs, je tiens d'abord à vous remercier de l'occasion que vous donnez à mon organisme et à moi-même de vous donner le point de vue d'un usager de Radio-Canada International et des conséquences que les coupures qui ont été annoncées pourraient avoir sur ces mêmes usagers.

D'abord un mot sur le Conseil international. Je sais que quelques sénateurs connaissent le Conseil pour avoir travaillé avec nous l'an dernier dans le projet de rapatriement et de regroupement depuis le projet de loi omnibus C-93.

Le Conseil est un organisme non-gouvernemental. C'est un organisme à but non-lucratif qui a pour mission de promouvoir les études canadiennes à l'étranger et au Canada.

[Translation]

Le sénateur Bonnell: Peut-être pourrions-nous faire venir le ministre plus tard pour qu'il puisse nous en informer.

M. Lambert: Monsieur le président, comme vous le savez, les dossiers d'un gouvernement précédent en ce qui a trait au processus de décisions sont inaccessibles. La décision en soi est rendue publique, et la mise en oeuvre de cette décision est rendue publique, mais le processus de discussion pour en arriver à cette décision n'est pas accessible au gouvernement suivant.

Le vice-président: Peut-être pouvons-nous faire venir un ancien ministre comme témoin et obtenir certains renseignements.

Le sénateur MacDonald: Mais on peut dire qu'aucun ministère du gouvernement du Canada ne croyait que le service était assez important pour qu'il fasse la moindre contribution.

Le vice-président: C'était en 1991.

Le sénateur MacDonald: En d'autres mots, personne ne s'en souciait, y compris les Affaires étrangères, et pour les raisons que vous avez expliquées. J'accepte vos raisons.

M. Lambert: Lorsqu'on ne peut pas nourrir ses propres enfants, il est difficile de s'occuper d'orphelins.

Le vice-président: Nous devrions adopter une motion pour que ces dossiers et ces ébauches et ainsi de suite fassent partie des dossiers. Êtes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.

Le vice-président: Vous pourrez peut-être revenir lorsque nous obtiendrons des renseignements supplémentaires de la part d'autres témoins et nous dire ce que le ministère prévoit faire dans l'avenir et lorsqu'il recevra les recommandations intéressantes que nous lui ferons pour vous aider.

Nous recevons maintenant M. Alain Guimond, directeur exécutif du Conseil international des études canadiennes.

Monsieur Guimond, veuillez prendre la parole.

M. Alain Guimond, directeur exécutif, Conseil international des études canadiennes: Monsieur le président, je ferai un bref exposé et je pourrai par la suite répondre à vos questions. Si vous n'y voyez pas d'inconvénient, une partie de mon exposé sera en français et l'autre en anglais.

Mr. Chairman, honourable senators, I would like to thank you for giving my organization and myself this opportunity to describe the point of view of a user of Radio Canada International's services about the impact that the proposed cuts might have on listeners.

First, a word about the International Council for Canadian Studies. I know that a number of senators are knowledgeable about the council, as we worked together last year on the repatriation and reorganization process outlined in Bill C-93, the omnibus bill.

The council is a non-governmental organization. It is a non-profit organization set up to promote Canadian studies abroad and in Canada.

[Text]

Cela peut peut-être vous surprendre mais la civilisation canadienne fait l'objet d'études et d'enseignement un peu partout dans le monde.

À lui seul, le Conseil regroupe 20 associations nationales et plurinationales dans plus de 27 pays. Chaque année, ces associations rejoignent 5,000 professeurs et enseignants universitaires qui eux, par leurs enseignements et leurs recherches, touchent 150 000 étudiants. Il se fait des études canadiennes sur tous les continents sauf sur le continent africain.

Pourquoi le Canada a-t-il besoin de développer et de soutenir à l'étranger des programmes culturels comme les études canadiennes ou Radio-Canada International?

Because Canada's identity abroad is established through the interplay of many elements of cultural relations, arts, academic relations and sports, only by a cohesive, consistent and sustained projection of Canada's culture can we firmly position Canada on the international stage. Political and economic elements constitute the flesh and bones of traditional diplomacy, but cultural relations is the heart, mind, and soul of modern diplomacy.

The conduct of international relations in the 1990s demands a flexible set of instruments of influence and persuasions targeted to priority countries and focus on actual or future decision-makers. RCI is one such instrument.

Monsieur le président, honorables sénateurs, je suis ici aujourd'hui pour vous dire de ne pas vous laisser leurrer par les miroirs aux alouettes. S'il est vrai que le Canada traverse une période difficile, il ne faudrait pas, dans un mouvement de panique, tout jeter par dessus bord, sous prétexte de se conformer à un quelconque credo.

S'il paraît simple de couper 6,5 million à Radio-Canada International, il ne faut pas perdre de vue que les mêmes coupures affectent d'autres secteurs des affaires culturelles internationales.

Au cours des dernières années, le Bureau des affaires culturelles et de l'enseignement supérieur, qui relève du ministère des Affaires étrangères, a vu ses budgets réduits de plus de 20 p. 100 et la tendance se maintient, malheureusement. Qui mesure les effets cumulatifs de ces coupures? La réponse que je suggère, c'est que personne ne s'en préoccupe, actuellement.

Tout le monde est maintenant préoccupé par une chose, le "bottom line". Mais sait-on seulement ce que l'on mesure vraiment?

Tout le monde aime bien dire que le Canada est un pays qui vit d'échanges commerciaux. "Canada a trading nation". Mais comment peut-on faire une telle affirmation et du même souffle réduire la présence du Canada à l'étranger? C'est un peu comme si une entreprise privée, vivant d'exportation, décidait, pour réduire ses frais, de couper dans sa représentation à l'étranger.

[Traduction]

It might come as a surprise to you, but Canadian civilization is studied and taught almost everywhere in the world.

It might come as a surprise to you, but Canadian civilization is studied and taught almost everywhere in the world. The council alone comprises 20 national and multinational associations in more than 27 countries. Each year, these associations bring together some 5,000 professors and university students who, through their teaching and research, reach 150,000 students. There are Canadian studies on all continents except Africa.

Why does Canada need to develop and support cultural programs such as Canadian studies and Radio Canada International abroad?

Parce que l'identité du Canada à l'étranger est établie par le biais de l'interaction de nombreux éléments liés aux relations culturelles, aux arts, aux relations scolaires et aux sports. Ce n'est que par une projection cohésive, constante et soutenue de la culture canadienne que nous pourrions renforcer la position du Canada sur la scène internationale. Les éléments politiques et économiques constituent le squelette de la diplomatie traditionnelle, alors que les relations culturelles représentent le coeur, l'esprit et l'âme de la diplomatie moderne.

Dans les années 90, il faut pour établir des relations internationales, disposer d'un ensemble souple d'instruments d'influence et de persuasion destinés aux pays prioritaires et axés sur les dirigeants actuels et futurs. RCI est un de ces instruments.

Mr. Chairman, honourable senators, I am here today to ask you not to let yourselves be taken in. Even though Canada is indeed going through a difficult period, we must not panic and throw everything out, under the pretext of conforming to some doctrine or other.

While it might appear to be a simple thing to cut \$6.5 million from Radio Canada International, we must not lose sight of the fact that those very cuts will also affect other sectors of international cultural affairs.

Over the past few years, the Cultural Affairs and Higher Education Office, that comes under the Department of Foreign Affairs, has had budget cuts of more than 20 per cent, and the trend is continuing, unfortunately. Who measures the cumulative effects of these cuts? The answer, I would suggest, is that no one is interested, at the moment.

These days, people are concerned with only one thing - the "bottom line". But do we really know what we are measuring?

Every one likes to say that Canada is a country that lives by trade. "Canada is a trading nation." But how can we say this and in the same breath speak of reducing Canada's presence abroad? Would a private company that depended on exports cut back on its costs by reducing the number of sales representatives abroad?

[Texte]

Le Canada a mis 40 ans d'efforts pour développer un embryon d'identité canadienne à l'étranger. Il risque de tout perdre sous prétexte d'économiser quelques millions. Mais s'agit-il vraiment d'une économie?

Senator Perrault: Which should be the main target areas for RCI or our communications program abroad, to arrange our priorities?

I was at a meeting this morning at Foreign Affairs with some people from the Netherlands. We were discussing cultural policies and exchange programs, and the word "mobility" is obviously now a buzz word — mobility of resources, students, people.

This is the twenty-first century. One should keep in mind that you can have a rational approach to a certain number of things, but creativity is important even in the private sector. In research, for example, corporations will invest millions of dollars knowing that 10, 20 or 30 per cent of it will give direct short-term benefits. You never know where it will come from.

International relations is very much the same. You have to invest fairly broadly not knowing exactly which player will become your best buddy in this or that business.

Being focused is okay, but you must keep in mind that the globe is round. You are playing with many cards. It is a tricky thing to say we should only deal with, let us say, the G-7. That seems to be the game plan right now, G-7 and Mexico, and the others are kind of in the back seat. It is tricky.

Senator MacDonald: You said that sustained cultural relations are the soul of modern diplomacy. It was only last year that the Department of External Affairs, as it was then, decided in a paper called "Back to Basics" to rid itself of all its cultural attachés. The Senate has never been adequately thanked for stopping that. It is called Bill C-93.

Mr. Guimond: I know.

The Deputy Chairman: You had to get that on the record, Senator MacDonald.

Thank you very much, Mr. Guimond.

This meeting is now over. We will not meet next week but we will meet at 9:30 a.m. on Tuesday of the following week for a business meeting and to decide what further witnesses we will hear.

The committee adjourned.

[Translation]

Canada has put forty years of effort into developing the embryo of a Canadian identity abroad. We risk losing everything for the sake of saving a few million dollars. But is this really a saving?

Le sénateur Perrault: Quelles devraient être les régions cibles principales de RCI ou de notre programmation à l'étranger afin d'établir nos priorités?

Ce matin, j'ai assisté à une réunion aux Affaires étrangères avec des gens des Pays-Bas. Nous avons discuté des politiques culturelles et des programmes d'échange, et le terme «mobilité» est de toute évidence devenu très à la mode — mobilité des ressources, des étudiants, des gens.

Nous sommes au XXI^e siècle. Nous ne devrions pas oublier que nous pouvons utiliser une approche rationnelle pour un certain nombre de choses, mais la créativité est importante même dans le secteur privé. En recherche, par exemple, les entreprises investiront des millions de dollars en sachant que 10, 20 ou 30 p. 100 de cet argent donneront des bénéfices directs à court terme. Vous ne savez jamais d'où ils proviennent.

C'est la même chose pour les relations internationales. Il faut investir de façon générale sans savoir exactement quel partenaire vous sera le plus profitable dans telle ou telle affaire.

D'accord, il faut concentrer ses efforts, mais il faut garder à l'esprit que la terre est ronde. Il faut avoir plusieurs cordes à son arc. Il est délicat de se limiter, disons, aux pays du G-7. C'est ce qui semble se produire actuellement; concentrons nos efforts sur les pays du G-7 et le Mexique, et mettons les autres de côté. C'est délicat.

Le sénateur MacDonald: Vous dites que des relations culturelles soutenues représentent l'âme de la diplomatie moderne. Ce n'est que l'an dernier que le ministère des Affaires extérieures, du gouvernement précédent, a décidé dans un document intitulé «Back to Basics» de se défaire de tous ses attachés culturels. On n'a jamais remercié le Sénat d'y avoir mis un frein. C'était le projet de loi C-93.

M. Guimond: Je sais.

Le vice-président: Il fallait que vous le déclariez officiellement, n'est-ce pas sénateur MacDonald?

Merci beaucoup, monsieur Guimond.

La réunion est maintenant terminée. Nous ne nous réunirons pas la semaine prochaine, mais nous tiendrons une réunion le mardi suivant à 9 h 30 pour discuter de certaines activités et décider quels seront les prochains témoins que nous entendrons.

Le comité suspend ses travaux.

APPENDIX TC/4

**DFAIT FUNDING FOR RADIO CANADA INTERNATIONAL/
FINANCEMENT DU MAECI POUR RADIO-CANADA INTERNATIONAL**

(thousands of dollars/milliers de dollars)

	<u>1991-92</u>	<u>1992-93</u>	<u>1993-94</u>	<u>1994-95</u>	<u>1995-96</u>	
ORIGINAL BUDGET	13,490	14,720	16,990	17,790	18,490	BUDGET ORIGINAL
LESS REDUCTIONS:						MOINS REDUCTIONS:
• DEC. 1992 ECONOMIC STATEMENT			(1,699)	(1,779)	(1,849)	• EXPOSE ECONOMIQUE DU 2 DEC. 1992
• APRIL 1993 FEDERAL BUDGET					(1,314)	• BUDGET FEDERAL D'AVRIL 1993
• FEB. 1994 FEDERAL BUDGET				(801)	(766)	• BUDGET FEDERAL DE FEVRIER 1994
NET FUNDING	13,490	14,720	15,291	15,210	14,561	FINANCEMENT NET

ANNEXE TC/4

ALL REDUCTIONS TO FUNDING FOR RCI REPRESENT A PRO-RATA SHARE OF DFAIT'S TOTAL REDUCTIONS IN TRANSFER PAYMENTS.

TOUTES LES REDUCTIONS AU FINANCEMENT DE RCI REPRESENTENT UNE QUOTE-PART DE LA TOTALITE DES REDUCTIONS DES PAIEMENTS DE TRANSFERT DU MAECI.

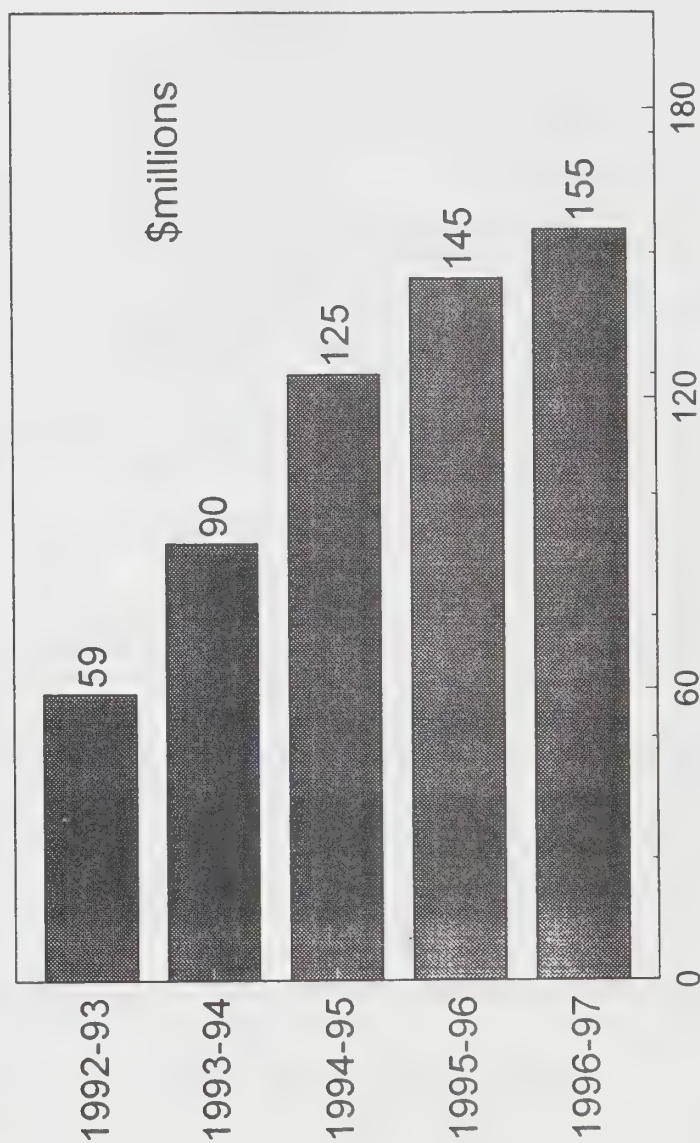
DESCRIPTION	1994-95 BUDGET
FOREIGN SERVICE COMMUNITY ASSOCIATION (FSCA)	18,000
CBC - RADIO CANADA INTERNATIONAL	16,011,000
CENTRE QUEBECOIS DE RELATIONS INTERNATIONALES DE L'UNIVERSITE LAVAL	29,000
ATLANTIC COUNCIL OF CANADA	7,500
CANADIAN INSTITUTE OF INTERNATIONAL AFFAIRS (CIIA)	40,000
ATLANTIC ASSOCIATION OF YOUNG POLITICAL LEADERS	1,000
CANADIAN GROUP OF THE TRILATERAL COMMISSION	14,000
GREEN PLAN - PARTNERSHIPS FOR CHANGE	1,550,000
GREEN PLAN - GLOBAL AGENDA	1,421,000
GREEN PLAN - OCEANS AND FORESTS	3,032,000
CHEMICAL WEAPONS CONVENTION ACTION FUND (CWCAF)	100,000
CONTRIBUTIONS FOR COOPERATIVE SECURITY COMPETITION PROGRAM	1,890,000
CANADIAN CENTRE FOR GLOBAL SECURITY (CCFGS)	100,000
PARTICIPATION IN ACTIVITIES OF THE INT'L FRENCH SPEAKING COMMUNITY	652,000
GRANTS IN AID OF CULTURAL RELATIONS	4,694,000
GRANTS IN AID OF ACADEMIC RELATIONS	6,012,000
GRANTS FOR COOPERATIVE SECURITY SCHOLARSHIP PROGRAM	180,000
INTERNATIONAL BACCALAUREAT OFFICE	5,000
INTER-AMERICAN DRUG ABUSE CONTROL COMMISSION (CICAD)	90,000
UN FUND FOR INDIGENOUS POPULATIONS	35,000
INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORG. REIMBURSEMENT FOR CDN TAX	200,000
CONTRIBUTIONS FOR REIMBURSEMENT TO INTERNATIONAL ORG - TAX	130,000
UN VOLUNTARY FUND FOR VICTIMS OF TORTURE	27,000
INTERNATIONAL PEACE ACADEMY (IPA)	100
UN ASSOCIATION IN CANADA (UNAC)	63,000

DESCRIPTION	1994-95 BUDGET
CANADIAN COUNCIL ON INTERNATIONAL LAW (CCIL)	11,000
CANADIAN FOUNDATION FOR THE AMERICAS (FOCAL)	180,000
CONTRIBUTIONS IN SUPPORT OF CANADIAN INTERESTS ABROAD	250,000
ASIA-PACIFIC ECONOMIC COOPERATION (APEC)	315,000
GRANTS FOR DEVELOPMENT OF ASIAN CULTURAL AWARENESS	2,283,000
CONTRIBUTIONS TO BUSINESS TO PROMOTE TRADE IN THE ASIA-PACIFIC REGION	260,000
CONTRIBUTIONS TO PROMOTE TRADE AND INVESTMENT BETWEEN CDA & ASIA	135,000
CONTRIBUTIONS UNDER THE JAPAN SCIENCE & TECHNOLOGY FUND	3,000,000
ASIA-PACIFIC FOUNDATION FOR PACIFIC ECONOMIC COOPERATION	250,000
ASIA-PACIFIC FOUNDATION OF CANADA	1,215,000
ASIA-PACIFIC FOUNDATION PROGRAM ADMINISTRATION	653,000
CANADA-CHINA TRADE COUNCIL	225,000
CANADIAN CHAMBER OF COMMERCE FOR TRADE PROMOTION	760,000
CONTRIBUTIONS TO CENTRAL & EASTERN EUROPE & FSU:	
INTEREST EARNED ON POLISH STABILIZATION FUND	3,800,000
CONTRIBUTIONS FOR TECHNOLOGY DEVELOPMENT WITH EUROPE	220,000
CONTRIBUTIONS TO PROMOTE CDN FISH & SEAFOOD PRODUCTS	135,000
INTERNATIONAL BUSINESS RESEARCH CENTRE	15,000
CENTRE FOR LEGISLATIVE EXCHANGE	80,000
TOTAL	50,088,600

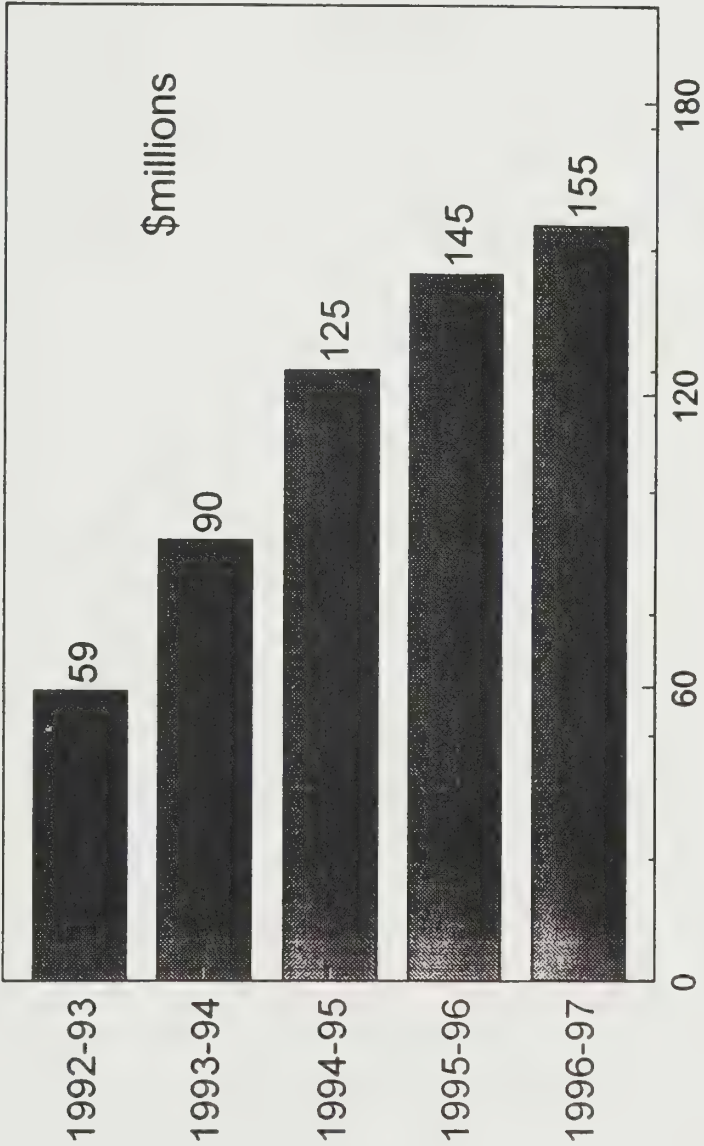
DESCRIPTION	1994-1995 BUDGET
ASSOCIATION DE LA COMMUNAUTÉ DU SERVICE EXTÉRIEUR	18 000
PAIEMENTS À LA SOCIÉTÉ RADIO-CANADA POUR L'EXPLOITATION DE RADIO-CANADA INTERNATIONAL	16 011 000
CENTRE QUEBECOIS DE RELATIONS INTERNATIONALES DE L'UNIVERSITÉ LAVAL	29 000
CONSEIL ATLANTIQUE DU CANADA	7 500
INSTITUT CANADIEN DES AFFAIRES INTERNATIONALES	40 000
ASSOCIATION ATLANTIQUE DES JEUNES DIRIGEANTS POLITIQUES	1 000
GROUP CANADIEN DE LA COMMISSION TRILATÉRALE	14 000
CONTRIBUTIONS POUR PROMOUVOIR LE GROUPE BILATÉRAL ET TRANSFERT DE TECHNOLOGIES TOUCHANT À L'ENVIRONNEMENT	1 550 000
CONTRIBUTIONS À L'APPUI DES RECHERCHES ET INITIATIVES MULTILATÉRALES TOUCHANT À L'ENVIRONNEMENT	1 421 000
CONTRIBUTIONS POUR PROMOUVOIR DES INTÉRÊTS CANADIENS EN MATIÈRE D'ENVIRONNEMENT EN CE QUI CONCERNE LES OCÉANS ET LES FORÊTS ET LES AUTRES PRIORITÉS	3 032 000
SUBVENTIONS DESTINÉES AU FONDS D'ACTION POUR LA CONVENTION SUR LES ARMES CHIMIQUES	100 000
CONTRIBUTIONS POUR LE PROGRAMME DU CONCOURS DE LA SÉCURITÉ COOPÉRATIVE	1 890 000
CENTRE CANADIEN POUR LA SÉCURITÉ MONDIALE	100 000
CONTRIBUTIONS AUX FINS DE PARTICIPATION AUX ACTIVITÉS DE LA FRANCOPHONIE INTERNATIONALE	652 000
SUBVENTIONS DANS LE DOMAINE DES RELATIONS CULTURELLES	4 694 000
SUBVENTIONS DANS LE DOMAINE DES RELATIONS AVEC LES UNIVERSITÉS	6 012 000
SUBVENTIONS POUR LE PROGRAMME DE BOURSES EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ COOPÉRATIVE	180 000
OFFICE DU BACCALAURÉAT INTERNATIONAL	5 000
COMMISSION INTERAMÉRICAINNE POUR LA LUTTE CONTRE L'ABUS DES DROGUES	90 000
FONDS DES NATIONS UNIES POUR LES POPULATIONS AUTOCHTONES	35 000
ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE - REMBOURSEMENT DE L'INDEMNITÉ ACCORDÉE À SES EMPLOYÉS CANADIENS À L'ÉGARD DE L'IMPÔT SUR LE REVENU DES PROVINCES POUR LES ANNÉES D'IMPOSITION ANTÉRIEURES	200 000
CONTRIBUTIONS POUR LE REMBOURSEMENT AUX ORGANISATIONS INTERNATIONALES DES INDEMNITÉS VERSÉES AUX EMPLOYÉS CANADIENS ASSUJETTIS À L'IMPÔT DU CANADA	130 000
FONDS VOLONTAIRES DES NATIONS UNIES POUR LES VICTIMES DE LA TORTURE	27 000

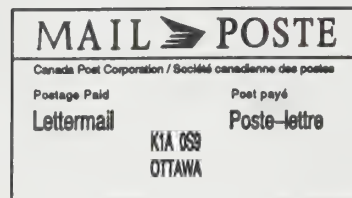
DESCRIPTION	1994-1995 BUDGET
ACADÉMIE MONDIALE POUR LA PAIX	100
ASSOCIATIONS CANADIENNE DES NATIONS UNIES	63 000
CONSEIL CANADIEN DE DROIT INTERNATIONAL	11 000
FONDATION DU CANADA POUR LES AMÉRIQUES	180 000
CONTRIBUTIONS AU SOUTIEN DES INTÉRÊTS DU CANADA À L'ÉTRANGER	250 000
COOPÉRTION ÉCONOMIQUE AVEC L'ASIE-PACIFIQUE	315 000
SUBVENTIONS POUR L'APPRENTISSAGE DES LANGUES ET DES RÉALITÉS CULTURELLES ASIATIQUES	2 283 000
CONTRIBUTIONS AUX ENTREPRISES POUR PROMOUVOIR LE COMMERCE DANS LA RÉGION DE L'ASIE-PACIFIQUE	260 000
CONTRIBUTIONS POUR PROMOUVOIR LE COMMERCE ET L'INVESTISSEMENT ENTRE LE CANADA ET LA RÉGION DE ASLE-PACIFIQUE	135 000
CONTRIBUTIONS EN VERTU DU FONDS DE COOPÉRATION SCIENTIFIQUE ET TECHNOLOGIQUE AVEC LE JAPON	3 000 000
FONDATION ASIE-PACIFIQUE POUR LA COOPÉRATION ÉCONOMIQUE DANS LE PACIFIC	250 000
FONDATION ASIE-PACIFIQUE DU CANADA	1 215 000
FONDATION ASIE-PACIFIQUE DU CANADA POUR L'ADMINISTRATION DU PROGRAMME	653 000
CONSEIL COMMERCIAL CANADA-CHINE	225 000
CHAMBRE DE COMMERCE À DES FINS DE PROMOTION COMMERCIALE	760 000
CONTRIBUTIONS POUR L'AIDE À L'EUROPE CENTRALE ET ORIENTALE AINSI QU'À L'ANCIENNE UNION SOVIÉTIQUE	3 800 000
CONTRIBUTIONS POUR LE DÉVELOPPEMENT DE LA TECHNOLOGIE AVEC L'EUROPE	220 000
CONTRIBUTIONS POUR LA PROMOTION DES POISSONS ET DES FRUITS DE MER CANADIENS À L'ÉTRANGER	135 000
CENTRE DE RECHERCHE SUR LE COMMERCE INTERNATIONAL	15 000
CENTRE D'ÉCHANGE LÉGISLATIF	80 000
TOTAL	50 088 600

DFAIT Budget Reductions in the 1990's



Réductions du Budget MAECI dans les Années '90





If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
Ottawa, Canada K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communication Canada — Édition
Ottawa, Canada K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

Professor Florian Sauvageau, Department of Communica-
tions, Laval University

Professor Howard Aster, Department of Political Science,
McMaster University

*From the Department of Foreign Affairs and International
Trade*

Peter Lloyd, Director General, Communications

Garrett Lambert, Assistant Deputy Minister, Corporate Man-
agement Branch

From the International Council for Canadian Studies

Alain Guimond, Executive Director

Professeur Florian Sauvageau, Département des communica-
tions, Université Laval

Professeur Howard Aster, Département des sciences politi-
ques, Université McMaster

Du ministère des Affaires étrangères

Peter Lloyd, Directeur-général, Communications

Garrett Lambert, Sous-ministre adjoint, Section de la gestion
ministériel

Du Conseil international d'études canadiennes

Alain Guimond, Directeur exécutif



First Session
Thirty-fifth Parliament, 1994

Première session de la
trente-cinquième législature, 1994

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

Chairman:
The Honourable DONALD H. OLIVER, Q.C.

Président:
L'honorable DONALD H. OLIVER, c.r.

Wednesday, May 11, 1994
Wednesday, June 1, 1994

Le mercredi 11 mai 1994
Le mercredi 1 juin 1994

Issue No. 5

Fascicule n° 5

Business of the Committee
and

Travaux du Comité
et

First Proceedings on:
Staffed Lightstations

Premier fascicule concernant:
Les phares gardés

and First Proceedings on:
Report of the National Transportation Act
Review Commission
(Canada—U.S. Bilateral Air Transport Study)

et Premier fascicule concernant:
Rapport de la Commission d'examen de la
Loi sur les transports nationaux
(Entente bilatérale entre le Canada et les États-Unis
sur le transport aérien)

WITNESSES:
(See back cover)

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable DONALD H. OLIVER, Q.C., *Chairman*

The Honourable M. Lorne Bonnell, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams	(or Berntson)
Atkins	MacDonald (<i>Halifax</i>)
Davey	Petten
* Fairbairn (or Molgat)	Roberge
Forrestall	Spivak
Johnson	Thériault
* Lynch-Staunton	

* *Ex Officio Members*

(Quorum 4)

Pursuant to Rule 86(4), membership of the Committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Carney substituted for that of the Honourable Senator Eyton (May 31, 1994)

The name of the Honourable Senator Spivak substituted for that of the Honourable Senator Carney. (June 1, 1994)

The name of the Honourable Senator Forrestall substituted for that of the Honourable Senator Spivak. (June 1, 1994)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable DONALD H. OLIVER, c.r.

Vice-président: L'honorable M. Lorne Bonnell

et

Les honorables sénateurs:

Adams	(ou Berntson)
Atkins	MacDonald (<i>Halifax</i>)
Davey	Petten
* Fairbairn (ou Molgat)	Roberge
Forrestall	Spivak
Johnson	Thériault
* Lynch-Staunton	

* *Membres d'office*

(Quorum 4)

Conformément à l'article 86(4) du Règlement, la liste des membres du Comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Carney est substitué à celui de l'honorable sénateur Eyton (le 31 mai 1994).

Le nom de l'honorable sénateur Spivak est substitué à celui de l'honorable sénateur Carney (le 1^{er} juin 1994).

Le nom de l'honorable sénateur Forrestall est substitué à celui de l'honorable sénateur Spivak (le 1^{er} juin 1994).

ORDERS OF REFERENCE

Extract of the Minutes of proceedings of the Senate, March 21, 1994

The Honourable Senator Carney, P.C., moved, seconded by the Honourable Senator Kinsella:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be authorized to examine the mandate of the staffed lightstations to determine whether their role should be expanded to accommodate the increase in the number of marine users, in light of the expansion in the number in recreational users, keeping marine safety in mind, and the current restructuring of Canadian Coast Guard.

With leave of the Senate and pursuant to Rule 31, the motion was modified to read as follows:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be authorized to examine the mandate of the staffed lightstations to determine whether their role should be expanded to accommodate the increase in the number of marine users, in light of the expansion in the number in recreational users, keeping marine safety in mind, and the current restructuring of Canadian Coast Guard; and

That the Committee present its report no later than December 31, 1994.

Extract of the Minutes of proceedings of the Senate, March 17, 1994

The Honourable Senator Oliver moved, seconded by the Honourable Senator Lynch-Staunton:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be authorized to continue its special study on the report of the National Transportation Act Review Commission, entitled *Competition in Transportation, Policy and Legislation in Review*, tabled in the Senate on March 23, 1993 (Sessional Paper No. 323-912), and other matters relating to transportation;

That the papers and evidence taken on the subject and the work accomplished during the Third Session of the Thirty-Fourth parliament be referred to the Committee; and

That the Committee present its report no later than October 31, 1994.

After debate,

With leave of the Senate and pursuant to Rule 31, the motion was modified to read as follows:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be authorized to continue its special study on the report of the National Transportation Act Review Commission, entitled *Competition in Transportation, Policy and Legislation in Review*, tabled in the Senate on March 23, 1993 (Sessional Paper No. 323-912), and other matters relating thereto;

ORDRES DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat du 21 mars 1994:

L'honorable sénateur Carney, C.P., propose, appuyé par l'honorable sénateur Kinsella,

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à examiner le mandat afin de déterminer si leur rôle doit être accru pour répondre à une circulation maritime croissante, étant donné l'augmentation du nombre des plaisanciers et compte tenu de la sécurité maritime et de la restructuration de la Garde côtière canadienne actuellement en cours.

Avec la permission du Sénat et conformément à l'article 31 du Règlement, la motion est modifiée et se lit comme suit :

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à examiner le mandat des phares gardés afin de déterminer si leur rôle doit être accru pour répondre à une circulation maritime croissante, étant donné l'augmentation du nombre des plaisanciers et compte tenu de la sécurité maritime et de la restructuration de la Garde côtière canadienne actuellement en cours; et

Que le Comité présente son rapport au plus tard le 31 décembre 1994.

Extrait des Procès-verbaux du Sénat du 17 mars 1994:

L'honorable sénateur Oliver propose, appuyé par l'honorable sénateur Lynch-Staunton,

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à poursuivre son étude sur le rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, intitulé «*La concurrence dans les transports, regard sur la politique et la législation*», déposé au Sénat le 23 mars 1993 (document parlementaire n° 343-912) et d'autres questions relatives aux transports;

Que les documents et témoignages recueillis à ce sujet et les travaux accomplis au cours de la troisième session du trente-quatrième Parlement soient déferés au Comité; et

Que le Comité présente son rapport au plus tard le 31 octobre 1994.

Après débat,

Avec la permission du Sénat et conformément à l'article 31 du Règlement, la motion est modifiée et se lit comme suit:

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à poursuivre son étude sur le rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, intitulé «*La concurrence dans les transports, regard sur la politique et la législation*», déposé au Sénat le 23 mars 1993 (document parlementaire n° 343-912) et d'autres questions connexes;

That the papers and evidence taken on the subject and the work accomplished during the Third Session of the Thirty-Fourth parliament be referred to the Committee; and

That the Committee present its report no later than October 31, 1994.

The question being put on the motion as modified, it was adopted.

Que les documents et témoignages recueillis à ce sujet et les travaux accomplis au cours de la troisième session du trente-quatrième Parlement soient déférés au Comité; et

Que le Comité présente son rapport au plus tard le 31 octobre 1994.

La motion, telle que modifiée, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat

Paul Bélisle

Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Wednesday, May 11, 1994
(6)

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, met this day in Room 520 Victoria Building, at 3:12 p.m., the Chairman, the Honourable Senator Donald H. Oliver, Q.C., presiding.

Members of the Committee present: The Honourable Senators Adams, Atkins, Bonnell, Johnson, MacDonald, Oliver, Roberge and Spivak.(8)

Other Senator present: The Honourable Senator Carney.

In attendance: Mr. John Christopher and Mr. Dan Shaw from the Research Branch of the Library of Parliament.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

The Committee met to discuss its budgets and future business.

Lightstations Study

The Honourable Senator Carney made a statement and answered questions on the proposed Lightstations study.

It was suggested that for this study, Committee members use their travel points for travel to British Columbia.

It was Agreed to that the Department of Transport and the Coast Guard be invited before the Committee and that the Committee travel to British Columbia before the end of June with respect to the Lightstation Study.

Radio Canada International

It was Agreed, That the Minister of Foreign Affairs be invited before the Committee with respect to the Radio Canada International Study.

Bilateral Air Agreement between Canada and the United States

It was agreed, That the Committee hear Mr. Daniel Molgat before deciding how to proceed further on the special study on the Bilateral Air Agreement.

Legislative Budget

The Honourable Senator Roberge moved, That the Committee concur in the following budget application for the purpose of its consideration of legislation.

Professional and special services	\$8,500.00
Transportation and Communications	\$2,200.00
All other expenditures	<u>\$ 700.00</u>
Total	\$11,400.00

The question being put on the motion, it was —
Resolved in the affirmative.

Budget for the Special Study on the Report of the National Transportation Act Review Commission (Negotiations on the

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mercredi 11 mai 1994
(6)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 15 h 12, dans la salle 520 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable sénateur Donald H. Oliver, c.r. (*président*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Atkins, Bonnell, Johnson, MacDonald, Oliver, Roberge et Spivak. (8)

Autre sénateur présent: L'honorable sénateur Carney.

Également présents: MM. John Christopher et Dan Shaw, du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Le comité siège pour délibérer de ses budgets et de ses travaux futurs.

Étude des phares gardés

L'honorable sénateur Carney fait un exposé, puis répond aux questions concernant l'étude projetée des phares gardés.

Il est proposé que, dans le cadre de cette étude, les membres du comité utilisent leurs points pour grands voyageurs pour se rendre en Colombie-Britannique.

Il est convenu que le ministère des Transports et la Garde côtière canadienne sont invités à comparaître devant le comité et que celui-ci se rendra en Colombie-Britannique avant la fin de juin, dans le cadre de son étude des phares gardés.

Radio-Canada International

Il est convenu que le ministre des Affaires étrangères sera invité à comparaître devant le comité, dans le cadre de l'étude de Radio-Canada International.

Accord aérien bilatéral entre le Canada et les États-Unis

Il est convenu que le comité entendra M. Daniel Molgat avant d'aller plus loin, dans son étude spéciale de l'accord aérien bilatéral.

Budget législatif

L'honorable sénateur Roberge propose — Que le comité approuve le présent budget demandé pour étudier des lois.

Services professionnels et spéciaux	8 500 \$
Transports et communications	2 200 \$
Autres dépenses	<u>700 \$</u>
Total	11 400 \$

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Budget prévu pour l'étude spéciale du Rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux

[Text]

Bi-lateral Air Agreement between Canada and the United States)

The Honourable Senator Adams moved, That the Committee concur in the following budget application for the purpose of its special study on the report of the National Transportation Act Review Commission

Professional and special services	\$3,800.00
Transportation and Communications	\$23,100.00
All other expenditures	<u>\$ 2,750.00</u>
Total	\$29,650.00

The question being put on the motion, it was —
Resolved in the affirmative.

Budget for Radio Canada International

It was agreed that the Committee concur in the following budget application for the purpose of its special study on Radio Canada International.

Professional and special services	\$1,100.00
Transportation and Communications	\$ 100.00
All other expenditures	<u>\$ 300.00</u>
Total	\$1,500.00

The question being put on the motion, it was —
Resolved in the affirmative.

Budget for Lightstations Study

The Honourable Senator Bonnell moved, That the Committee concur in the following budget application for the purpose of its special study on Lightstations.

Professional and special services	\$2,000.00
Transportation and Communications	\$28,000.00
All other expenditures	<u>\$ 1,100.00</u>
Total	\$31,100.00

The question being put on the motion, it was —
Resolved in the affirmative.

At 4:56 p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Wednesday, June 1, 1994

(7)

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, met this day in Room 356-S Centre Block, at 3:14 p.m., the Chairman, the Honourable Senator Donald H. Oliver, Q.C., presiding.

Members of the Committee present: The Honourable Senators Adams, Atkins, Bonnell, Carney, Davey, Forrestall, Johnson, MacDonald, Oliver, Roberge, and Spivak. (11)

In attendance: Mr. Dan Shaw from the Research Branch of the Library of Parliament.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

[Traduction]

(négociation d'un accord aérien bilatéral entre le Canada et les États-Unis)

L'honorable sénateur Adams propose — Que le comité approuve le budget demandé ci-après aux fins de son étude spéciale du rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux.

Services professionnels et divers	3 800 \$
Transports et communications	23 100 \$
Autres dépenses	<u>2 750 \$</u>
Total	29 650 \$

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Budget pour l'étude de Radio-Canada International

Il est convenu que le comité approuve la demande de budget qui suit aux fins de son étude spéciale de Radio-Canada International.

Services professionnels et spéciaux	1 100 \$
Transports et communications	100 \$
Autres dépenses	<u>300 \$</u>
Total	1 500 \$

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Budget pour l'étude des phares gardés

L'honorable sénateur Bonnell propose — Que le comité approuve la demande de budget qui suit aux fins de son étude spéciale des phares gardés.

Services professionnels et spéciaux	2 000 \$
Transports et communications	28 000 \$
Autres dépenses	<u>1 100 \$</u>
Total	31 100 \$

La motion, mise aux voix, est adoptée.

À 16 h 56, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

OTTAWA, Le mercredi 1^{er} juin 1994

(7)

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 15 h 14, dans la salle 356-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable sénateur Donald H. Oliver, c.r. (*président*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Atkins, Bonnell, Carney, Davey, Forrestall, Johnson, MacDonald, Oliver, Roberge et Spivak. (11)

Également présent: M. Dan Shaw, du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

[Texte]

WITNESSES:

From the Canadian Coast Guard

Mr. Michael Turner, Deputy Commissioner

Susan Daly, Acting Director General, Rescue and Environmental Response Directorate

Mr. John Major, Chief of Marine Navigation Services

Mr. Rick Bryant, Regional Manager, Marine Navigation Systems, Western Region

From the Department of Foreign Affairs and International Trade

Mr. Daniel Molgat, Chief Air Negotiator

Pursuant to its Order of Reference of March 17, 1994, the Committee began consideration of its study on the report of the National Transportation Act Review Commission, and pursuant to its Order of Reference of March 21, 1994, began to examine the mandate of the staffed lightstations.

Mr. Turner and Mr. Major made a statement and with Mr. Bryant answered questions.

It was agreed, that the document entitled "Lightstation Destaffing" form part of the record of this Committee. (*Exhibit TC-1*)

Mr. Molgat made a statement and answered questions.

Report of the Steering Committee

The Chairman presented the report of the Steering Committee meeting of May 25, 1994 to the Standing Committee.

The Honourable Senator Spivak proposed, — That the Minutes of the Steering Committee be amended to increase from three to five the number of members to participate in the trip to British Columbia as part of the Lightstation study.

The question being put on the motion, —

It was resolved in the affirmative.

It was agreed to adopt the Report of the Steering Committee as amended.

It was agreed, —That two or three staff members travel with the Committee to British Columbia for the Lightstation study.

It was agreed to delegate organization of the Lightstation study to the Steering Committee.

At 6:00 p.m. the Committee adjourned to Tuesday, June 7, 1994 at 5:00 p.m.

ATTEST:

[Translation]

TÉMOINS:

De la Garde côtière canadienne:

M. Michael Turner, commissaire adjoint;

M^{me} Susan Daly, directrice générale intérimaire, Direction du sauvetage et de l'intervention environnementale;

M. John Major, chef des Services à la navigation maritime;

M. Rick Bryant, gestionnaire régional, Systèmes de navigation maritime, Région de l'Ouest.

Du ministère des Affaires étrangères et du Commerce extérieur:

M. Daniel Molgat, négociateur en chef des Accords aériens.

En conformité avec son ordre de renvoi du 17 mars 1994, le comité entame son étude du rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, puis, en conformité avec son ordre de renvoi du 21 mars 1994, commence l'examen du mandat des phares gardés.

MM. Turner et Major font un exposé, puis, avec l'aide de M. Bryant, répondent aux questions.

Il est entendu — Que le document intitulé «Lightstation Destaffing» fasse partie du compte rendu des délibérations du comité. (*Pièce TC-1*)

M. Molgat fait un exposé, puis répond aux questions.

Rapport du Comité directeur

Le président présente au comité permanent le compte rendu de la réunion du 25 mai 1994 du Comité directeur.

L'honorable sénateur Spivak propose — Que le procès-verbal de la réunion du Comité directeur soit modifié en vue de porter de trois à cinq le nombre de membres qui iront en Colombie-Britannique, dans le cadre de l'étude des phares.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Il est entendu — Que le rapport du Comité directeur est adopté, dans sa version modifiée.

Il est aussi entendu — Que deux ou trois membres du personnel accompagneront les membres du comité qui se rendront en Colombie-Britannique, dans le cadre de l'étude des phares.

Il est par ailleurs entendu — Que l'organisation de l'étude des phares est confiée au Comité directeur.

À 18 heures, le comité s'ajourne jusqu'à la prochaine réunion, prévue pour 17 heures, le mardi 7 juin 1994.

ATTESTÉ:

Le greffier du comité,

Tõnu Onu

Clerk of the Committee

EVIDENCE

OTTAWA, Wednesday, May 11, 1994

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 3:15 p.m. to consider future business and budgets of the committee.

Senator Donald H. Oliver (*Chairman*) in the Chair.

The Chairman: Honourable senators, we have a quorum.

Everyone has the agenda before them dated Wednesday, May 11, 1994, room 520, Victoria Building. The main business before the committee today is approval of budgets and various studies.

I have asked Senator Pat Carney to come to the committee today. She has another committee to attend this afternoon, so I would like to take item 4 and move it up to the top of the agenda.

With your leave, I should like to ask Senator Carney to speak to this matter and to speak briefly to the budget.

Senator Carney: Honourable senators, I do not intend to discuss this mandate in detail because we discussed it in the chamber. However, I should like to respond to some of your questions.

I have a few nit-picking issues with respect to a briefing paper from the Library of Parliament. In general, it reviews very well some of the issues the committee might undertake.

In terms of the budget, perhaps the easiest thing to do is to distribute the maps. What I could do is review the issues, and then we could look at the maps with respect to what we are proposing to visit.

I am very pleased the Senate has undertaken this mandate. It has the support of all the B.C. MPs I have been able to speak to, all of the six Liberal MPs and all of the Reform MPs who have an interest in this matter. It is supported as well by the B.C. cabinet minister, Val J. Anderson, who is interested in environmental oil pollution and safety. This is not a particularly partisan issue. It deals with public safety.

Mr. Christopher, did you prepared this briefing paper?

Mr. John Christopher, Researcher, Library of Parliament: Yes.

Senator Carney: The issues have been well defined.

As we speak, the Coast Guard is going through a major restructuring process. As a result of that process, it will achieve the status of a special operating agency, which means it will be able to operate with a little more flexibility than it does now. This could be important if it comes to user fees or payment of boat licences as an operating agency. You might want to explore what flexibility it has. These hearings would afford an opportunity for

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mercredi 11 mai 1994

[Traduction]

Le Comité sénatorial des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 15 h 15 pour étudier les activités futures et les budgets du comité.

Le sénateur Donald H. Oliver (*président*) occupe le fauteuil.

Le président: Honorables sénateurs, nous avons quorum.

Chacun a devant lui l'ordre du jour daté du mercredi 11 mai 1994, salle 520, édifice Victoria. La principale question qu'abordera le comité aujourd'hui est l'approbation des budgets et des divers sujets d'études.

J'ai demandé au sénateur Pat Carney de se joindre au comité aujourd'hui. Comme elle doit assister à une réunion d'un autre comité cet après-midi, j'aimerais qu'on étudie d'abord et avant tout le point 4 de l'ordre du jour.

Avec votre permission, je demanderai au sénateur Carney d'aborder la question et de nous parler brièvement du budget.

Le sénateur Carney: Honorables sénateurs, je n'ai pas l'intention de discuter de ce mandat en détail, parce que nous l'avons déjà fait en chambre. Toutefois, j'aimerais répondre à certaines de vos questions.

Je veux parler de quelques questions de détail qui concernent un document d'information produit par la Bibliothèque du Parlement. De façon générale, il détaille très bien certaines des questions sur lesquelles le comité pourrait vouloir se pencher.

En ce qui concerne le budget, la chose la plus simple serait peut-être de distribuer les cartes. Je pourrais peut-être passer en revue les sujets, puis nous pourrions voir sur les cartes les endroits que nous nous proposons de visiter.

Je suis très heureuse que le Sénat ait accepté ce mandat. Il a l'appui de tous les députés de la Colombie-Britannique à qui j'ai pu parler, des six députés libéraux et de tous les députés du Parti réformiste intéressés par cette question. Ils ont aussi l'appui du ministre Val J. Anderson, du gouvernement provincial, qui s'intéresse à la sécurité environnementale et à la pollution par le pétrole. Il ne s'agit pas là d'une question partisane. Elle a trait à la sécurité publique.

Monsieur Christopher, avez-vous préparé ce document d'information?

M. John Christopher, chercheur, Bibliothèque du Parlement: Oui.

Le sénateur Carney: Les questions ont été bien définies.

En ce moment même, la Garde côtière traverse un important processus de restructuration, grâce auquel elle obtiendra le statut d'organisme de services spéciaux, ce qui signifie qu'elle sera en mesure d'avoir un petit peu plus de souplesse pour ses activités qu'elle n'en a actuellement. Cela pourrait être important si, en qualité d'organisme de services spéciaux, elle peut prélever des frais d'utilisation ou le paiement de l'immatriculation des navires.

[Texte]

the Coast Guard to explain what it is doing, which it has not had a chance to do on the West Coast before.

One of the reasons for doing this study at this time is because the Coast Guard is restructuring. As well, there is such a tremendous growth in recreational boating on the West Coast. The issue of where the Coast Guard fits and where the lighthouses fit and what role they can play are extremely current.

The lights — and I will show this to you — are not particularly used any more by the large commercial vessels. They all have automated equipment and pilots.

What is the name of the satellite system?

Mr. Christopher: GPS.

Senator Carney: They are used by the general public. They are used by some commercial fishermen in the smaller boats.

Therefore, we are talking of recreational clientele; sail boaters, kayakers, recreational use that has exploded on the coast and the small, one- or two-person fishing boats.

What is the role of the lightstation staffed and destaffed? Should their mandate be expanded to include some of the duties they are now performing but are not legally mandated to do, such as search and rescue functions?

It sounds ironic, but the Treasury Board mandate for lightkeepers says that they cannot do search and rescue. They are not even supposed to have a small boat at their stations to enable them to fish people out of the water. If they see someone being swept away in front of them, do they actually go out and pull them in? If they see a windsurfer sailing off into Howe Sound out of control because of the winds, they actually put on their wet suits and go out and bring them in.

The Chairman: Is someone else mandated to do that now?

Senator Carney: No, not that I am aware. There is the army search and rescue, but we are talking about the recreational user at the lower part of spectrum. We are not talking about the larger ships and boats.

This coast is going to a recreational use. That is driven by tourism and multi-uses of the forest. One issue we could discuss is what part should life stations play in the whole coast generally? If they are in a national park such as the West Coast Trail, could they be integrated into the park's service? Is there something they could be doing on an overall basis?

To give you an example, on the West Coast Trail, which is one of our famous wilderness trails, the uses are so high that you now have to make a reservation to walk the trail. I am sure Senator Spivak knows that. You actually have to phone from Germany or

[Translation]

Vous pourriez voir à quel point cette souplesse est réelle. Ces audiences permettraient à la Garde côtière d'expliquer ce qu'elle fait, chose qu'elle n'a pu encore faire jusqu'à présent sur la côte ouest.

Une des raisons pour lesquelles on pourrait procéder dès maintenant à cette étude, c'est que la Garde côtière se restructure. En outre, la navigation de plaisance connaît une croissance phénoménale sur la côte ouest. Le rôle que peut jouer la Garde côtière et l'utilité des phares pour appuyer ce rôle est un sujet brûlant d'actualité.

Les phares ne sont plus tellement utilisés par les gros navires commerciaux de nos jours, et je vais vous montrer pourquoi. Ces navires disposent tous d'équipement automatique et de pilotes.

Quel est le nom du réseau de communications par satellite?

M. Christopher: GPS.

Le sénateur Carney: Ils sont utilisés par le grand public. Certains pêcheurs commerciaux dont le navire est de faible taille les utilisent aussi.

Par conséquent, nous parlons d'une clientèle qui fait de la navigation de plaisance: amateurs de voile, de kayaks, d'embarcations à usage récréatif qui sont de plus en plus populaires sur la côte, ainsi que des petits bateaux de pêche, d'une ou de deux personnes.

Quel est le rôle des phares lorsqu'ils sont dotés en personnel et lorsqu'ils ne le sont pas? Leur mandat devrait-il être élargi pour couvrir certaines des tâches qu'ils effectuent maintenant sans avoir le mandat légal de le faire, comme la recherche et le sauvetage?

Cela peut sembler ironique, mais le mandat qu'a confié le Conseil du Trésor aux gardiens de phare leur interdit de faire de la recherche et du sauvetage. Ils ne sont même pas supposés avoir une petite embarcation à leur station pour leur permettre de repêcher des gens en train de se noyer. S'ils voient quelqu'un en train de couler, vont-ils réellement sortir et tenter de le repêcher? S'ils voient un amateur de planche à voile être entraîné hors de la baie Howe en raison du vent, ils enfilent bel et bien leur combinaison de plongée, sortent et le ramènent.

Le président: À l'heure actuelle, quelqu'un d'autre a-t-il le mandat de le faire?

Le sénateur Carney: Pas que je sache. L'armée a bien une section de recherche et sauvetage, mais nous parlons de ceux qui en font à des fins récréatives, des petits amateurs. Nous ne parlons pas des navires plus gros.

Cette côte est de plus en plus utilisée à des fins récréatives. Le tourisme et les multiples usages de la forêt en sont la cause. Nous pourrions tenter de savoir, par exemple, quel rôle pourrait jouer, de façon générale, les stations de sauvetage sur la côte ouest. Si elles sont situées dans un parc national comme le West Coast Trail, devrait-on les intégrer dans le service des parcs? Y a-t-il quelque chose qu'elles pourraient faire de façon globale?

Pour vous donner un exemple, la West Coast Trail, qui est l'un des plus célèbres sentiers en région sauvage, est si fréquenté qu'il vous faut réserver votre place pour y faire une randonnée. Je suis sûr que le sénateur Spivak sait cela. Le touriste allemand ou

[Text]

Japan and book a slot on the trail before you are allowed into the park. That is because there is as intense pressure on this "wilderness trail". However, in the middle of this wilderness trail there is a big, important light. The question is this: If we have a marine park — and one of our proposed witnesses is an expert on marine parks — how can we best integrate all of these facilities and services?

The issues of what happens if the lighthouses are destaffed and the problem of vandalism, et cetera, are issues that have been raised by the Coast Guard. The one issue which has never been explored publicly, but it would be an opportunity to test public acceptance for, is that of small boat licensing. On the coast, you do not need a licence, drunk or sober, to tear around on the water. If the Coast Guard is an operating agency, is it possible to ask the users to pay a fee which would go towards maintaining the lights, buoys and navigational aides?

Related to that, should people have to pass a simple exam? This might upset Nova Scotians, but should you have to show that you actually know what is supposed to be on board a small boat when you go out; that there should be two paddles, life jackets, bailing bucket, et cetera, in order to reduce the demands on the Coast Guard generally for rescue services?

A great number of the so-called boating incidents on the coast occur because people run out of gas. They run out of gas because they are too dumb to know that they have to fill up their tanks. Also, marine gas services on the coast are being closed down. That is a transport and energy issue which we may explore in our committee.

It will be interesting to get a lot of information about the lights and what they do.

The Chairman: Would you like to speak briefly to the budget, Senator Carney.

Senator Carney: The budget shown here is \$31,000. Most of that is for travel to Vancouver. Air transportation takes up \$12,000. Some of us on other committees use our points for such travel. Doing that would reduce the item considerably.

The cost of travelling to the lightstations could be reduced if the Coast Guard provides helicopters, but \$3,000 is a small sum, depending on how many people go.

The other items in the budget, with the exception of the travel budget, are all quite modest. If some of you could use points, we would reduce that considerably.

[Traduction]

japonais doit réellement téléphoner et réserver sa place avant qu'on puisse lui permettre d'entrer dans le parc. C'est parce que ce «sentier sauvage» est soumis à des pressions intenses. Toutefois, au milieu de ce sentier sauvage, il y a un phare énorme, important. La question est celle-ci: Si nous avons un parc côtier — et l'un des témoins que nous nous proposons d'inviter est un expert des parcs côtiers — comment pouvons-nous intégrer idéalement toutes ces installations et tous ces services?

Ce qui se passe si l'on cesse d'affecter du personnel dans les phares et le problème du vandalisme, et ainsi de suite, voilà autant de questions qui ont été soulevées par la Garde côtière. La seule question qui n'a jamais été mise sur la scène publique — et ce serait une bonne occasion de voir dans quelle mesure le public l'accepterait — c'est l'immatriculation des petits navires. Sur la côte, vous n'avez pas besoin d'un permis, que vous soyez ivre ou sobre, pour vous promener sur l'eau. Si la Garde côtière devient un organisme de services spéciaux, est-il possible de demander aux usagers de payer des frais qui seront consacrés à l'entretien des phares, des bouées et des aides à la navigation?

Comme question connexe, nous pourrions demander si les gens devraient avoir à subir un examen simple? Cela pourrait peut-être choquer les néo-Écossais, mais faudrait-il que vous puissiez montrer que vous savez réellement ce que vous devez emporter quand vous faites une excursion sur une petite embarcation, il doit y avoir deux rames, des gilets de sauvetage, un seau pour écoper, et ainsi de suite, de façon à réduire en général la demande en services de sauvetage à laquelle doit répondre la Garde côtière?

Un grand nombre de ce qu'on appelle des incidents de navigation sur la côte se produisent parce que les gens manquent d'essence. Ils en manquent parce qu'ils sont trop idiots pour savoir qu'il faut remplir le réservoir. En plus, les services maritimes d'approvisionnement en essence sur la côte sont fermés les uns après les autres. Voilà une question qui concerne le transport et l'énergie et que notre comité pourrait étudier.

Il serait intéressant d'obtenir beaucoup d'informations concernant les phares et leur rôle.

Le président: Aimerez-vous parler brièvement du budget, sénateur Carney?

Le sénateur Carney: Le budget présenté ici est de 31 000 \$. La plus grande part est affectée à des voyages vers Vancouver. Le transport aérien en prend 12 000 \$. Certains des sénateurs qui siègent à d'autres comités utilisent leurs points pour les voyages de ce genre. Cela pourrait permettre de réduire considérablement les sommes affectées à ce poste.

Le coût du voyage vers les phares pourrait être réduit si la Garde côtière fournissait le transport par hélicoptère, mais 3 000 \$ est une somme peu importante, tout dépendant du nombre de personnes qui y vont.

Les autres postes du budget, à l'exception du budget de voyage, comportent des sommes plutôt modestes. Si certains d'entre vous pouvaient utiliser leurs points, on pourrait les réduire considérablement.

[Texte]

Could I refer you to the map so that you have some idea of where I am talking about going. This relates to the budget, Mr. Chairman, because it shows you where it would be spent.

Our proposal would be to open hearings at point 24 on our map, which is the Point Atkinson light. It is a spectacular light in West Vancouver. It is going to be declared a heritage site. There is a Girl Guide camp next door. We have asked for and received permission to use their hall for our hearings. Since there is a lot of media interest in this mandate, having the opening hearings adjacent to the lighthouse would allow people easy access to the hearings, because it is in West Vancouver. It is one of our most historic lights. The assistant lightkeeper there, Don Graham, is the historian of the lights and has an on-site lightkeeping museum. We are also suggesting that he be called by the committee to give a history of the lights. He also has his union's permission to buy copies of his two wonderful books called *Lights of the Inside Passage* and *Keepers of the Light* for each senator on this mission.

The Chairman: You mentioned hearings. Where in this budget is the cost of translation, transcription, recording and so on?

Senator Carney: We were told that for informal hearings we would not require that. We are in the hands of the clerk.

Mr. Tonu Onu, Clerk of the Committee: There are precedents where committees have gone out to meet groups, as Senator Carney is suggesting, as opposed to holding hearings. If the committee holds formal meetings, certainly those services would be required.

The Chairman: What if someone wants to speak in French? They would have the right to make a presentation in the other official language.

Senator Roberge: I will translate for them. I do not need translation. I guess you would find out in advance if there are people who want to speak in French.

Senator Carney: We did ask that question and we were assured that when senators meet informally with groups, translation is not required. If it is required, there are ways of providing that.

Ms Fiona MacLeod, Assistant to Senator Carney: Also, potential witnesses are quite supportive of having informal hearings to alleviate the cost of translation. They totally agree with that.

Senator Roberge: I think it makes sense with a reduced budget.

Senator Carney: My suggestion, having discussed this with the clerk and the researchers, is to visit three lights.

The Chairman: You mentioned point 24. What are the other two?

[Translation]

Pourrais-je vous renvoyer à la carte pour que vous ayez une certaine idée de l'endroit où je propose que nous allions. Cela concerne le budget, monsieur le président, parce que cela vous montre où l'argent serait dépensé.

Nous nous proposerions d'ouvrir les audiences au point 24 de notre carte, qui est le phare de la pointe Atkinson. Il s'agit d'un phare spectaculaire de Vancouver-Ouest. Il sera déclaré sous peu site du patrimoine. Un camp de guides est situé tout à côté. Nous avons demandé la permission d'utiliser leur salle pour nos audiences, et on nous l'a accordé. Comme les médias s'intéressent énormément à notre mandat, le fait d'ouvrir les audiences tout près du phare faciliterait l'accès des gens aux audiences, parce que ce serait à Vancouver Ouest. Il s'agit de l'un de nos plus anciens phares. Le gardien adjoint de ce phare, Don Graham, est un historien de la question et possède, sur les lieux, un musée à ce sujet. Nous suggérons également que le comité l'invite à nous présenter l'histoire des phares. Son syndicat lui a également donné la permission d'acheter des exemplaires de ces deux merveilleux livres intitulés *Lights of the Inside Passage* et *Keepers of the Light* pour chaque sénateur affecté à cette mission.

Le président: Vous avez parlé d'audiences. Où dans le budget trouverons-nous les coûts de traduction, de transcription, d'enregistrement et ainsi de suite?

Le sénateur Carney: On nous a dit que pour des audiences non officielles, cela n'était pas nécessaire. Nous nous en remettons au greffier.

M. Tonu Onu, greffier du Comité: On l'a déjà fait lorsque des comités se sont rendus pour rencontrer des groupes, comme le suggère le sénateur Carney, par opposition à la tenue d'audiences. Si le comité tenait des audiences officielles, ces services seraient certainement nécessaires.

Le président: Qu'arrive-t-il si des gens veulent parler en français? Ils ont le droit de présenter un exposé dans l'autre langue officielle?

Le sénateur Roberge: Je traduirai pour eux. Je n'ai pas besoin de traduction. Je crois que vous pourrez savoir d'avance si des gens veulent parler en français.

Le sénateur Carney: Nous avons effectivement posé la question, et on nous a assuré que lorsque des sénateurs rencontrent ces groupes de façon non officielle, la traduction n'est pas nécessaire. Si jamais elle l'était, il y aurait moyen de la fournir.

M^{me} Fiona MacLeod, adjointe du sénateur Carney: En outre, les témoins proposés appuient énormément l'idée d'audiences non officielles afin d'économiser le coût de la traduction. Ils sont tout à fait d'accord avec ça.

Le sénateur Roberge: Je crois que cela a du bon sens, compte tenu des contraintes budgétaires.

Le sénateur Carney: Après avoir discuté de la question avec le greffier et les chercheurs, je suggère de visiter trois phares.

Le président: Vous avez parlé du point 24. Où sont les deux autres?

[Text]

Senator Carney: There are three others. That light is the suggested site of these informal hearings. I suggest you look at three different kinds of lights. One would be at point 11, which is on Saturna Island, where I live. In the past it has been the plan to phase out this light in the middle rank of lights.

I should make it clear that the Coast Guard's official position today is that destaffing is on hold. There are no plans to destaff. That is their position today and the fear is that they will change that position.

Senator Roberge: Senator Carney, did you find out from them which they would prefer to have maintained if some had to be destaffed?

Senator Carney: Yes, we have a list from a hearing that took place about seven years ago. We have a rating of the lights. I am sure that the Coast Guard would present that. Right now the position is that the Conservative government put all demanning of lights on hold. This gives us a chance to look at the mandate of the lightkeepers to see how it can be expanded.

Senator Roberge: Are the lights you are recommending included in the rating?

Senator Carney: Yes, Saturna would be a medium light that at some point in time could be phased out. I chose it because it is right on the international boundary. It overlooks Boundary Pass, through which all the big freighters go to Cherry Point. It is a potential polluter. Off of it is Boiling Reef, a major hazard for all American and Canadian recreational fishermen and all kayakers. Also, it provides easy access.

This committee cannot afford to visit most of the lights on the West Coast. We tried to pick lights which would expose you to the issues, but not at great cost. Saturna Island is on the international boundary. There are big oil ships there and lots of recreational use. They took the foghorn out. You can listen to the American foghorn that goes 24 hours a day because they do not know how to turn it off. It gives you an opportunity to see that kind of light.

Then we suggest going up to point 18, which is on Campbell River, where there is intense use of a light. Also, the shop steward of the lightkeepers and regional director of the area municipality is the lightkeeper there. Cape Mudge is on a very accessible island next to an Indian reserve. There is heavy use of the lighthouse there. There is major sports fishing and major small commercial gillnetters. They are always pulling people out of the water. It is right across Johnson Strait from Campbell River, so it gives you an opportunity to meet with a lot of other users of the light. These are easy to get to. That is a two or three-hour drive from Nanaimo.

[Traduction]

Le sénateur Carney: Il y en a trois autres. Celui dont je parlais est l'endroit où je propose que nous tenions ces audiences non officielles. Je suggère que étudiez trois genres de phares. L'un serait situé au point 11, sur l'Île Saturna, endroit où je vis. Dans le passé, on a projeté d'éliminer graduellement ce phare de taille moyenne.

J'aimerais préciser que la position officielle de la Garde côtière aujourd'hui est que l'élimination du personnel est suspendue. Il n'y a aucun plan à cet égard. C'est la position actuelle, et on craint qu'ils la changent.

Le sénateur Roberge: Sénateur Carney, leur avez-vous demandé lequel ils auraient préféré garder s'il avait fallu, dans certains cas, éliminer le personnel?

Le sénateur Carney: Oui, nous avons une liste tirée d'une audience qui s'est déroulée il y a environ sept ans. Nous avons une cote des phares. Je suis sûre que la Garde côtière la présenterait. À l'heure actuelle, tout ce qu'on peut dire, c'est que le gouvernement conservateur a suspendu toutes les activités de désaffectation du personnel. Cela nous permet d'étudier le mandat des gardiens de phare pour voir comment on pourrait l'élargir.

Le sénateur Roberge: Les phares que vous nous recommandez de visiter sont-ils compris dans l'évaluation?

Le sénateur Carney: Oui, Saturna serait un phare moyen qui, à un certain moment, pourrait graduellement être éliminé. Je l'ai choisi, parce qu'il est situé en plein sur la frontière internationale. Il surplombe Boundary Pass, où transitent tous les gros cargos qui se rendent à Cherry Point. C'est peut-être une source de pollution. Au large, on trouve Boiling Reef, récif qui représente un risque important pour tous les amateurs de kayaks et pêcheurs américains et canadiens. En outre, il procure un accès facile.

Le comité ne peut se permettre de visiter la plupart des phares sur la côte ouest. Nous avons tenté de choisir ceux qui vous permettraient de voir le problème, sans que cela coûte trop cher. Saturna Island est située sur la frontière internationale. Il y a de gros pétroliers à cet endroit, et les eaux servent aussi à bien des usagers récréatifs. Ils ont éliminé la corne de brume. On peut y entendre celle des États-Unis, qui fonctionne 24 heures sur 24, parce qu'ils ne savent pas comment la faire taire. Vous aurez ainsi l'occasion de voir ce genre de phare.

Ensuite, je suggère que nous nous rendions au point 18, sur Campbell River, où le phare est fort utilisé. En outre, le gardien de phare qui y travaille est aussi représentant syndical des gardiens de phare et directeur régional de la municipalité de comté. Cape Mudge est situé sur une île très accessible, près d'une réserve indienne. Encore là, un phare y est fortement utilisé. Il s'y fait une pêche sportive intense, et on y retrouve de nombreux petits bateaux commerciaux de pêche au filet maillant. Ils passent leur temps à sortir des gens de l'eau. C'est situé en face de Johnson Strait, à partir de Campbell River; ainsi, vous pouvez rencontrer bon nombre des autres utilisateurs du phare. Il est facile de s'y rendre, car ils sont situés à deux ou trois heures de voiture de Nanaimo.

[Texte]

We would like to show you a West Coast light. We discussed this with the clerk and the researcher. We would love to go to Ivory in the mid-coast near Klemtu or Calvert Island, but because of weather conditions we thought that the best West Coast light is point 3, which is Nootka, just above Estevan Point.

Nootka is a big West Coast light. It looks out onto the Pacific Ocean. It is at the site of Friendly Cove where the Spanish gave up their right to the Pacific Ocean. Those of you who know your history will remember the Nootka Convention where Vancouver and Quadra met. It was the first Spanish-British contact in the entire Pacific. The result of the Nootka Convention, which is exciting, but I will not take the time now to expound on it, was that the British got a step into the Pacific and the Spanish disappeared.

It is also a major native site. Friendly Cove is very much part of the native plans. The chief is a direct descendant of Maquinna, one of the major chiefs on the West Coast. It would give us a chance to speak to some of the native groups there about how they want to see that part of the coast developed as part of their economic development and what parts marine issues and recreational boating play in their plans.

If we hold the meetings at the historic Point Atkinson light, which has a history of lights there, and then see a medium light at Saturna, a heavy-use light at Campbell River and then a major, big West Coast light at Nootka, you will be exposed to a range of lights, but within an economically attainable distance. That will get you an opportunity to get a feel for what the use is.

Senator Spivak: I suggest we take up Senator Carney's idea to use our travel points, which would reduce this budget.

Senator Bonnell: What do you do if you have not got any left?

Senator Carney: Stay home.

Senator Johnson: Was airfare factored into the budget?

Senator Carney: Yes.

Senator MacDonald: How many lighthouses or lightstations have been destaffed in Canada to date?

Senator Carney: All but 75. Seventy staffed lightstations.

Senator MacDonald: There are 35 on the West Coast?

Senator Carney: 32 in Newfoundland and 3 in the Maritimes.

Senator MacDonald: What is wrong with the destaffing process? How many lives have been lost? How much furor has been raised?

[Translation]

Nous aimerions vous montrer un phare de la côte ouest. Nous en avons discuté avec le greffier et le recherchiste. Nous aimerions énormément nous rendre à Ivory, à hauteur moyenne sur la côte, près de Klemtu ou Calvert Island, mais à cause des conditions de la météo, nous avons pensé qu'il serait préférable de nous rendre au point 3, c'est-à-dire Nootka, tout juste au-dessus de Estevan Point.

Nootka est un important phare de la côte ouest. Il surplombe l'océan Pacifique. Il est situé dans Friendly Cove, où les Espagnols ont renoncé à leur droit sur l'Océan Pacifique. Ceux d'entre vous qui connaissez l'histoire se rappelleront la réunion de Nootka, où Vancouver et Quadra se sont rencontrés. Il s'agissait du premier contact entre les Espagnols et les Britanniques pour le Pacifique tout entier. Le résultat de la réunion de Nootka, qui est fort intéressant, mais sur lequel je ne pourrai m'étendre, faute de temps, a été que les Britanniques ont mis un pied, si j'ose dire, dans le Pacifique, et que les Espagnols ont disparu.

Il s'agit aussi d'un site autochtone important. Friendly Cove tient une place importante dans les plans autochtones. Le chef est un descendant direct de Maquinna, un des principaux chefs de la côte ouest. Cela nous donnera une chance de parler à certains des groupes autochtones de l'endroit, pour savoir comment ils envisagent le rôle du développement de la côte dans leur propre développement économique et le rôle que peuvent y jouer les questions maritimes et la navigation de plaisance.

Si nous tenons ces réunions au phare historique de Point Atkinson, qui contient une exposition sur l'histoire des phares, et nous voyons un phare moyen à Saturna, un phare très utilisé à Campbell River et un phare énorme et important à Nootka, nous en aurons vu tout un éventail, tout en ayant pu nous déplacer à prix économique. Cela vous permettra d'avoir une idée de l'utilisation des phares.

Le sénateur Spivak: Je suggère que nous adoptions l'idée du sénateur Carney et utilisons nos points pour notre voyage, ce qui permettra de réduire ce budget.

Le sénateur Bonnell: Que faites-vous s'il ne vous en reste plus?

Le sénateur Carney: Je reste à la maison.

Le sénateur Johnson: Le transport aérien a-t-il été pris en compte dans ce budget?

Le sénateur Carney: Oui.

Le sénateur MacDonald: Jusqu'à présent, dans combien de phares a-t-on éliminé le personnel?

Le sénateur Carney: Dans tous, sauf 75. Soixante-dix phares ont un gardien?

Le sénateur MacDonald: Il y en a 35 sur la côte ouest?

Le sénateur Carney: Il y en a 32 à Terre-Neuve et 3 dans les Maritimes.

Le sénateur MacDonald: En quoi le fait d'éliminer le personnel est-il si mauvais? Combien de vie ont été perdues? Y a-t-il eu des protestations véhémentes?

[Text]

Senator Carney: That is something you will want to ask the people at the lightstations. There is enormous concern that further destaffing of the lights in the future would jeopardize safety. I would not have brought this to the Senate if there were not major concerns about the fact that the coast is so wild, rough and inaccessible in most cases that you cannot rely on automated lights.

I am not the Coast Guard or a lightkeeper. I am only telling you from hearsay that lights go out, fog horns do not work, and whistling buoys do not whistle in slack water. Those are things I ask you to look at.

Senator MacDonald: Why can we not ask the Coast Guard a lot of these questions? They must have all kinds of stats. Are we embarking on a Quixotic errand?

Senator Carney: No.

Senator MacDonald: Are we going to stop the destaffing in the future? Is that our purpose?

Senator Carney: The official Coast Guard position is that destaffing has stopped. The mandate of this committee is that it be authorized to examine the mandate of the staffed lightstations to determine whether their role should be expanded to accommodate the increase in the number of marine users in light of the expansion in the number of recreational users, keeping marine safety in mind and the current structuring of the Canadian coastguard. That is the mandate.

Senator MacDonald: The mandate of this committee?

Senator Carney: Yes.

Senator MacDonald: Who will we talk to out there? Who has asked to appear before us?

Senator Carney: We have identified 25 groups, which are perhaps more than you wish to see. That list includes the Coast Guard. I have already talked to the regional director. He will have an opportunity to explain the restructuring and why they are so excited about going to a special agency.

With a couple of exceptions, we have looked only at groups that represent the power squadrons, specific fishing interests, and kayakers. We have identified the associations that represent those groups. We have included the lightkeepers.

It has been suggested you might want to hear from a couple of witnesses who have been pulled out of the water by lightkeepers, against their mandate, to hear how few alternatives they have, except drowning.

Fiona MacLeod, my assistant, came out to Vancouver during the Easter break. We identified something like 25 groups, who have all been contacted and expressed a major interest in this issue.

[Traduction]

Le sénateur Carney: Vous pourrez vous en informer auprès des gardiens de phare. On craint énormément qu'une élimination encore plus grande du personnel des phares ne compromette la sécurité. Je n'aurais pas porté la question devant le Sénat s'il n'y avait pas eu de très grandes inquiétudes concernant le fait que la côte est si sauvage, rude et inaccessible dans la plupart des cas que vous ne pouvez vous fier aux phares automatiques.

Je n'appartiens pas à la Garde côtière et je ne suis pas gardienne de phare. Je dis simplement, d'après ce qu'on m'a raconté que les phares s'éteignent, que les cornes de brume ne fonctionnent pas, et que les bouées à sifflet n'émettent aucun bruit lorsque la marée est étale. Ce sont les choses que je vous demande d'étudier.

Le sénateur MacDonald: Pourquoi ne pouvons-nous pas poser bon nombre de ces questions à la Garde côtière? Ils doivent avoir toutes sortes de statistiques. Ne pensez-vous pas que nous nous apprêtons à jouer les Don Quichotte?

Le sénateur Carney: Non.

Le sénateur MacDonald: Allons-nous interrompre cette élimination du personnel dans l'avenir? Est-ce notre but?

Le sénateur Carney: La position officielle de la Garde côtière, c'est que l'élimination du personnel a cessé. De par son mandat, le comité est autorisé à examiner le mandat des phares où il y a des employés afin de déterminer si leur rôle devrait être accru pour faire face à la hausse du nombre d'usagers de la mer, compte tenu du nombre de plus en plus grand d'usagers à des fins récréatives, en n'oubliant pas la sécurité maritime et la structure actuelle de la Garde côtière canadienne. Voilà le mandat.

Le sénateur MacDonald: Le mandat de notre comité?

Le sénateur Carney: Oui.

Le sénateur MacDonald: À qui parlerons-nous d'abord? Qui a demandé de comparaître devant nous?

Le sénateur Carney: Nous avons déterminé qu'il y avait 25 groupes, ce qui est peut-être davantage que le nombre que vous auriez voulu entendre. Cette liste comprend la Garde côtière. J'ai déjà parlé au directeur régional. Il aura l'occasion d'expliquer la restructuration ainsi que la raison pour laquelle ils sont si heureux là-bas de devenir un organisme de service spécial.

À quelques exceptions près, nous n'avons considéré que les groupes qui représentent les organisations de bateaux à moteur, certains intérêts particuliers du domaine de la pêche et les amateurs de kayak. Nous avons déterminé quelles associations représentaient ces groupes. Nous avons aussi inclus des gardiens de phare.

On nous a laissé entendre qu'il serait peut-être intéressant de faire comparaître une ou deux personnes qui ont été tirées de l'eau par les gardiens de phare, même si ce n'est pas leur mandat, pour voir quels autres choix ils avaient, à l'exception de la noyade.

Fiona MacLeod, mon adjointe, est venue à Vancouver durant le congé de Pâques. Nous avons recensé quelque 25 groupes, qui ont tous été rejoints et qui ont exprimé un intérêt majeur face à cette question.

[Texte]

Senator MacDonald: I would think there is, but I do not understand why a Senate committee would just up and go to a lovely part of the world —

Senator Carney: Because of the issue of marine safety.

Senator MacDonald: I understand that, but why do we not at least have the Coast Guard and various officials appear before the committee in Ottawa before travelling to satisfy ourselves of the points that were raised?

Senator Carney: I assume this committee would hold hearings here with the Coast Guard.

Senator MacDonald: To begin with.

Senator Carney: I assume that is what you want to do.

Senator, I am here talking to the budget, which is what the chairman asked me to do, and explaining why there is \$1,000 for meals, travel in British Columbia and telecommunications. I am explaining to you my recommendation of the four lights.

I assume you would want to meet with the Coast Guard twice — that you would want to meet in Ottawa to hear from the national Coast Guard. This is a national agency. One of the purposes of the mandate is to explore the differences on the West Coast. I assume you would want to hear from the Coast Guard, what their overall plans are for the country, and you would also want to hear from the Coast Guard at the end of your tour.

The Library of Parliament briefing on lighthouse destaffing says:

While, in March 1992, the Minister of Transport directed the Coast Guard to defer further activity on lightstation destaffing, it should be noted that the CCG destaffed Sand Heads lightstation in British Columbia, in May 1992, for safety reasons. In January 1994, the Minister approved [it].

You will probably hear in Vancouver that was a false reason. You will probably hear — because I have seen the report and I am sure it will be given to you — that a consultant's report was taken and misused. That is a strong word. It was taken out of context and used to remove a lightstation that was used by aviation people and heavily used by recreational and fishing boats. This is the purpose of meeting with some of these groups because this figure states the fact that this lightstation was destaffed. However, it caused enormous concern among the major users because they felt that taking a lightstation off at the mouth of the Fraser River presents a danger. There is tremendous usage by recreational fishing boats and a terrific wind and wave problem. It is also used by aviation people as a navigational aide. That is the kind of thing I would hope you hear, but it is not my role to come here and tell you secondhand.

[Translation]

Le sénateur MacDonald: Je peux imaginer qu'il y en a, mais je ne comprends pas pourquoi un comité sénatorial se rendrait dans un des plus charmants endroits du monde —

Le sénateur Carney: À cause de la sécurité maritime.

Le sénateur MacDonald: Je veux bien, mais pourquoi ne faisons-nous pas au moins comparaître la Garde côtière et divers représentants officiels ici à Ottawa avant de nous rendre nous-mêmes sur place pour nous convaincre des points qui ont été soulevés?

Le sénateur Carney: Je présume que le comité tiendrait des audiences ici avec la Garde côtière.

Le sénateur MacDonald: Pour commencer.

Le sénateur Carney: Je présume que c'est ce que vous voulez faire.

Sénateur, je suis ici pour vous parler de budget, parce que c'est ce que le président m'a demandé de faire, et vous expliquer pourquoi 1 000 \$ ont été réservés aux repas, aux voyages en Colombie-Britannique et aux télécommunications. Je vous explique pourquoi je vous recommande de visiter quatre phares.

Je présume que vous souhaiteriez rencontrer les représentants de la Garde côtière deux fois, que vous souhaiteriez les rencontrer à Ottawa pour entendre ce qu'ont à dire les représentants nationaux de la Garde côtière. Il s'agit d'un organisme national. L'un des objets du mandat consiste à explorer les différences sur la côte ouest. Je présume que vous souhaiteriez entendre les représentants de la Garde côtière, connaître leurs plans généraux pour le pays, et puis vous souhaiteriez aussi les entendre à la fin de votre tournée.

Le document de la Bibliothèque du Parlement sur l'élimination du personnel dans les phares dit ce qui suit:

Tandis que, en mars 1992, le ministre des Transports a demandé à la Garde côtière de suspendre toute activité d'élimination du personnel des phares, il faut mentionner que la GCC a éliminé le personnel du phare Sand Heads, en Colombie-Britannique, en mai 1992, pour des raisons de sécurité. En janvier 1994, le Ministre a approuvé cette mesure.

On vous dira probablement à Vancouver qu'il s'agissait d'une fausse raison. On vous dira probablement — parce que j'ai fait un rapport et que je suis sûr qu'on vous le remettra — qu'on avait confié à un expert-conseil le soin de rédiger un rapport, et que celui-ci avait été mal utilisé. C'est un mot fort. Il a été pris hors contexte et était utilisé pour éliminer le personnel d'un phare qui était utilisé par des gens de l'aviation et dont se servaient énormément des bateaux de pêche et des plaisanciers. Voilà l'utilité de rencontrer certains de ces groupes, parce que ce chiffre dénote que le personnel a été retiré de ce phare. Cependant, cela a causé d'importantes préoccupations chez les principaux usagers, parce qu'ils avaient l'impression qu'il serait dangereux d'éliminer un phare situé à l'embouchure du fleuve Fraser. C'est un endroit où les navires de pêche circulent en grand nombre, où il y a énormément de vagues causant un problème. Le phare est aussi utilisé par les gens de l'aviation, comme aide à la navigation.

[Text]

Of course you would hear from the Coast Guard. I am explaining why, out of the 35 lights on the West Coast, we have picked four we thought were characteristic, accessible and efficient to get to.

Senator Bonnell: Senator Carney always impresses me with her comments. She certainly has me convinced that I would love to go to site 11 and get that cup of coffee. However, are we not putting the cart before the horse? It seems to me that we should first bring in the Department of Transport and the lighthouse keepers to find out what they see as the problems. We should then decide on a budget and where we are going to go. Are we going to go to Newfoundland as well, or just to one part of the Canada? Are we going to go to Cape Breton as well?

We should decide how we are going to handle the whole situation and present a budget in accordance with what we decide. We have not heard from anyone from Transport or the lighthouse keepers, yet we already have a budget. Someone made a decision about where we are going to go, what we are going to do and how much money it is going to cost, without even bringing it before the committee.

It seems to me that we have the cart ahead of the horse. Let's make our plans first. I agree with everything Senator Carney says, but it seems to me that we should not approve the budget first.

Senator Spivak: This committee went to Stephenville to look at the cessation of jet service to that area. In support of this, I found that a very useful experience, and not only for finding out firsthand, on the ground, what was happening. We talk about the Senate representing the regions. That was probably the first time any Senate committee had gone there. The people were extremely grateful that we went there. We got a very good understanding of a remote part of the country.

It seems to me that this is a very similar issue. It is flying in the face of so-called modernization. It is a chance to hear what the local problems are.

I am not saying that we should not learn everything about the problem here before we go. However, if we use our own points, this will not cost a great deal of money and I think we should go out there and look at it.

Senator Johnson: Senator Carney, has this been driven, in part, by the people in the area in terms of them wanting to talk to someone about the issue of light station destaffing?

Senator Carney: Yes, it has.

Senator Johnson: The people want to talk to someone about the situation?

[Traduction]

C'est ce genre de chose que j'espère qu'on vous dira, mais ce n'est pas mon rôle de venir vous transmettre les messages.

Évidemment, vous voudriez entendre les représentants de la Garde côtière. Je vous explique pourquoi, sur 35 phares sur la côte ouest, nous en avons choisi quatre qui sont caractéristiques, accessibles et utiles aux fins de notre étude.

Le sénateur Bonnell: Les commentaires du sénateur Carney m'impressionnent toujours. Elle m'a bel et bien convaincu du fait que j'aimerais me rendre au site 11 et m'y faire servir un café. Cependant, ne sommes-nous pas en train de mettre la charrue devant les boeufs? Il me semble que nous devrions tout d'abord faire comparaître le ministère des Transports et les gardiens de phare pour voir ce qu'ils considèrent comme problématique. Nous pourrions ensuite déterminer un budget et l'endroit où nous souhaitons nous rendre. Irons-nous aussi à Terre-Neuve, ou dans une seule partie du Canada? Irons-nous aussi au Cap-Breton?

Il nous faut décider comment nous allons traiter toute la situation et présenter un budget conforme à ce que nous déciderons. Nous n'avons encore entendu personne du ministère des Transports ni aucun gardien de phare, mais nous avons déjà un budget. Quelqu'un a pris une décision concernant l'endroit où nous irons, ce que nous allons y faire et le montant d'argent que ça va coûter, avant même que le comité ne soit saisi de la question.

Il me semble que nous avons mis la charrue devant les boeufs. Tirons d'abord nos plans. Je suis d'accord avec tout ce que le sénateur Carney a dit, mais il me semble que l'approbation d'un budget ne devrait pas être la première chose.

Le sénateur Spivak: Notre comité s'est rendu à Stephenville pour étudier l'interruption du service d'avion à réaction à cet endroit. À l'appui de ce dont nous parlons, j'ai trouvé que cette expérience avait été très utile, et pas seulement parce que nous avons découvert de façon pratique, sur le terrain, ce qui se passait. Nous avons déjà parlé de la représentation des gens par le Sénat. C'était probablement la première fois qu'un comité sénatorial se rendait là. Les gens nous étaient extrêmement reconnaissants d'y être allés. Et cela nous a permis de bien comprendre une région éloignée du pays.

Il me semble que l'affaire dont nous parlons est très semblable. Elle va à l'encontre des tendances modernes. Nous avons une chance d'entendre parler des problèmes locaux.

Je ne dis pas que nous ne devrions rien apprendre au sujet du problème avant de nous rendre sur place. Cependant, si nous utilisons nos propres points, cela ne coûtera pas bien cher et, d'après moi, nous devrions nous rendre sur place pour étudier ce problème.

Le sénateur Johnson: Sénateur Carney, l'initiative provient-elle en partie des gens de la région? Autrement dit, veulent-ils faire part à quelqu'un du problème que pose l'élimination du personnel dans les phares?

Le sénateur Carney: Oui.

Le sénateur Johnson: Les gens veulent parler à quelqu'un au sujet de la situation?

[Texte]

Senator Carney: Yes.

Senator Johnson: I know it is the same in Newfoundland, to a certain extent, though not identical.

Senator Carney: There was a proposal made two years ago by the Conservative government to destaff up to 14 lights on the West Coast. There was such consternation and such an outcry from some of the people affected that the Department of Transport, and the Minister of Transport at the time, decided to stop destaffing.

The proposal which I took to the Senate, and got the mandate for, was to look into the operation of the users of the lights, the clientele base, and find out what their concerns are.

With respect, Senator Bonnell, you cannot do this in Ottawa. The users of the lights are out in the West Coast, 3,000 miles away. As an example, I have a message from the British Columbia Ferries. It says that the Captain of Fleet of B.C. Ferries will be more than pleased to assist us by giving a consensus of opinion. He wants to know when the committee will be in B.C. The world's largest ferry service wants to know when the committee will be in B.C. and will be more than pleased to assist us.

These people cannot come to Ottawa. It is easy to run up to Ottawa from P.E.I., but these people are a long way away.

Senator Bonnell: What makes you think that is easy?

Senator Carney: It is easier and cheaper for several members of this committee to go out there than to bring the United Fishermen and Allied Workers Union, the B.C. Marine Trades Association, the Pacific Trawlers Association, the Pacific Gillnetters Association, the B.C. Coast Pilots and the Council of B.C. Yacht Clubs here.

Senator Johnson: I totally agree. I agree with the idea. I think that if we did more of these kinds of things on very limited budgets it would certainly be a good response to some of the complaints I get from my area that we do not know what we are talking about. I refer back to when we closed the base in Gimli, Manitoba, when it should have been Portage. It was a decision made in Ottawa. No one in the regions was ever consulted. It was the wrong decision. I can give you ten other examples.

It does not cost a lot of money. I would almost be prepared to go out there on my own just to hear the people. There are the same kind of concerns in Newfoundland. I support Senator Carney's proposal.

The Chairman: Are there any other questions or comments?

[Translation]

Le sénateur Carney: Oui.

Le sénateur Johnson: Je sais que c'est la même chose à Terre-Neuve, dans une certaine mesure, quoique le problème diffère un peu.

Le sénateur Carney: Le gouvernement conservateur a proposé il y a deux ans d'éliminer le personnel de 14 phares sur la côte ouest. Cela a suscité tellement de consternation et tellement de protestations de la part des gens visés que le ministère des Transports, et le ministre des Transports de l'époque, ont décidé d'interrompre l'élimination de personnel.

La proposition que j'ai portée devant le Sénat, pour laquelle j'ai obtenu un mandat, était d'étudier les activités des exploitants des phares, le bassin de clients, et de découvrir ce qu'étaient leurs préoccupations.

Sénateur Bonnell, je vous fais respectueusement remarquer qu'on ne peut pas faire cela à Ottawa. Les usagers des phares se trouvent sur la côte ouest, à 3 000 milles d'ici. À titre d'exemple, j'ai eu un message de la société British Columbia Ferries. On y dit que le capitaine de la flotte de cette société serait fort heureux de nous aider en nous faisant part de l'opinion générale. Je veux savoir quand le comité se rendra en Colombie-Britannique. Le service de traversier le plus important du monde veut savoir quand le comité se rendra en Colombie-Britannique et sera fort heureux de nous aider.

Ces gens ne peuvent venir à Ottawa. Il est facile de venir à Ottawa depuis l'Île-du-Prince-Édouard, mais ces gens-là sont très loin d'ici.

Le sénateur Bonnell: Qu'est-ce qui vous fait penser que c'est facile?

Le sénateur Carney: C'est beaucoup plus facile et beaucoup moins onéreux d'envoyer quelques membres de notre comité sur place que de faire venir des représentants du Syndicat des pêcheurs et travailleurs assimilés, de la B.C. Marine Trades Association, de la Pacific Trawlers Association, de la Pacific Gillnetters Association, de la B.C. Coast Pilots et du Council of B.C. Yacht Clubs.

Le sénateur Johnson: Je suis tout à fait d'accord. Je suis d'accord avec cette idée. Je crois que si nous faisons plus souvent ce genre de choses avec des budgets très limités, ce serait certainement une bonne réponse aux plaintes qu'on formule dans la région selon lesquelles nous ne savons pas de quoi nous parlons. Je fais allusion au moment où nous avons fermé la base de Gimli, Manitoba, lorsque cela aurait dû être Portage. Cette décision avait été prise à Ottawa. Personne des régions n'avait été consulté. C'était une mauvaise décision. Je peux vous donner dix autres exemples.

Cela ne coûte pas bien cher. Je serais presque prête à m'y rendre de moi-même juste pour entendre les gens. Les gens de Terre-Neuve ont les mêmes inquiétudes. Je suis d'accord avec la proposition du sénateur Carney.

Le président: Y a-t-il d'autres questions ou commentaires?

[Text]

Senator Bonnell you should know that the researchers have told me that it is the plan to have an initial briefing here in Ottawa, consisting of senior people from the Department of Transport and senior officials from the Coast Guard, before any travel is undertaken, to outline the problem, to elaborate on it, and to give the background paperwork.

Senator Bonnell: Mr. Chairman, that is lovely, but remember one thing: Researchers do not run this committee. They are employed by the committee. The committee runs itself. We decide who is going to come and who is going to advise us. We do not take the word of the researchers and then have you, as chairman, tell us what we are going to do. That is not the way the committee works. The committee gets information from the researchers and we decide, as a committee, what we should do and who we should bring in. From there we go on.

When the researchers start to run the committee, we have gone too far.

Senator Carney: I have an editorial from the *Vancouver Sun*. It is entitled, "Coast Guard on idle as lives lost". It says:

If you are in a boating accident and you slip under the surface, the Canadian Coast Guard must give you up for dead. Coast Guard "rescue specialists" are neither equipped nor allowed to dive under water.

That is the kind of information you can only get on the ground. I am not disputing with you, I am simply saying —

Senator Bonnell: I am not disputing with you either. I think that everything you said is true, but I think the committee should decide who it is going to hear, where, and how we are going to get there, before we decide how much money we are going to spend. We might need a budget twice that size.

Senator Carney: My role is to come here, having done a lot of research on behalf of this committee, and tell you why I have suggested these lights.

Senator Bonnell: I understand that, and we appreciate that too. You are not a member of this committee and you took the time from your very important duties to do this. You made a lovely speech in the Senate, to which we all listened. From that we went on to have this meeting, and we are going to do it. But we should have a plan before we approve a budget.

Senator Carney: I was simply asked to come here.

Senator Bonnell: I agree with you. I am not finding fault with you. I am finding fault with my chairman.

Senator Carney: I do not see how you can do the budget unless you have some idea of what you are going to do on a coast which is 10,000 miles long.

[Traduction]

Sénateur Bonnell, il faut que je vous dise que les recherchistes m'ont dit qu'on prévoit tenir, ici à Ottawa, une réunion initiale qui regroupera des hauts fonctionnaires du ministère des Transports et de la Garde côtière, avant d'entreprendre quelque voyage que ce soit, afin de décrire le problème, de l'approfondir et de remettre le document de fond.

Le sénateur Bonnell: Monsieur le président, tout cela est bien joli, mais n'oubliez pas une chose. Les recherchistes ne dirigent pas notre comité. Ce sont des employés. Le comité se dirige lui-même. C'est nous qui décidons qui viendra et qui nous conseillera. Ce n'est pas les recherchistes qui nous disent, par votre entremise, ce que nous allons faire. Ce n'est pas ainsi que le comité fonctionne. Il obtient des informations des recherchistes, et tous ses membres décident ensemble ce que nous devrions faire et qui nous devrions inviter. À partir de ce moment-là, nous pourrions aller de l'avant.

Si les recherchistes commencent à diriger le comité, c'est que nous sommes allés trop loin.

Le sénateur Carney: J'ai ici un éditorial tiré du *Vancouver Sun*. Il est intitulé «La Garde côtière doit laisser les gens se noyer». On y dit ceci:

Si vous avez un accident de bateau et que vous êtes en train de vous noyer, la Garde côtière canadienne doit vous compter pour mort. En effet, ses «spécialistes de sauvetage» ne sont pas équipés pour plonger et n'ont pas la permission de le faire.

Ce genre d'information, vous ne pouvez l'obtenir que sur le terrain. Je ne veux pas vous contredire, je dis simplement —

Le sénateur Bonnell: Je ne veux pas vous contredire non plus. Je crois que tout ce que vous avez dit est vrai, mais je crois que le comité devrait décider qui il veut entendre, où, et quand il doit s'y rendre, avant de décider combien d'argent il va y consacrer. Nous pourrions aussi avoir besoin d'un budget deux fois plus élevé.

Le sénateur Carney: Mon rôle est de venir vous voir après avoir fait beaucoup de recherches en votre nom, et de vous dire pourquoi je vous suggère de visiter ces phares.

Le sénateur Bonnell: Je comprends cela, et nous en sommes aussi bien conscients. Vous n'êtes pas membre de notre comité, et vous avez pris du temps pour faire cela, malgré vos tâches très importantes. Vous avez prononcé un très joli discours au Sénat, que nous avons tous écouté. Après, nous avons convenu de tenir cette réunion, et nous allons la tenir. Mais nous devrions avoir un plan avant d'approuver un budget.

Le sénateur Carney: On m'a tout simplement demandé de venir ici.

Le sénateur Bonnell: Je suis d'accord avec vous. Je ne considère pas que vous êtes à blâmer. Je pense que mon président est à blâmer.

Le sénateur Carney: Je ne peux pas voir comment vous pouvez établir le budget sans avoir au moins une certaine idée de ce que vous allez faire sur une côte qui mesure au moins 10 000 milles de long.

[Texte]

If you are going to look at a 10,000-mile coast, it would be helpful, before you did a budget, to pick specific lights which show you specific things.

The Chairman: On the basis of the representations which have been made, is there a motion to adopt this budget?

Senator MacDonald: No. You don't get the point that Senator Bonnell has been making. We thank Senator Carney. She has done exactly what we have asked her to do, to come in and defend the budget. Senator Bonnell is suggesting we may need a budget twice as big, as a result of the hearings which we are going to have in Ottawa before we go. We may need professional help. I am not referring to researchers but seamen, perhaps.

I suggest we start making our plans for hearings and defer any reference to a budget until we have heard as many witnesses as we want to hear in Ottawa.

Senator Carney: But they are not the users, are they?

Senator MacDonald: No, they are not, but you have to ask the Coast Guard. The Coast Guard can answer a number of areas such as that editorial you just read.

Senator Carney: The whole purpose of this is to look at the recreational users. I am not going to argue with you. I got the mandate for the committee from the Senate. I have been asked to assist in scoping a program. I have been asked to come here and speak to the budget. What you do is up to you. But if you hear the Coast Guard in Ottawa, you will not be hearing from the users of the lights, and you will not be fulfilling the mandate that the committee has been given.

Senator MacDonald: I am not suggesting that we do not travel. I am suggesting just exactly what Senator Bonnell has been saying, to take it in certain steps. Then when we go we will be armed with information which we do not have at the present time. As you said, you expected us to do this in Ottawa, and we say that it may well be that we may need a bigger budget.

Senator Carney: Why do you not do both? This is costed out for the one aspect of it. It takes time to organize these user groups. They are all working. They are out fishing, for one thing. You cannot just say, "We are going to have a hearing of the Coast Guard on Tuesday, and Thursday we are going to B.C." It takes time to organize something like this.

Senator MacDonald: I know. When were we thinking of organizing it? Do not tell me we have dates.

Senator Carney: In June.

Senator MacDonald: Do we have dates?

Senator Carney: The Senate rises at the end of June. This is the second week of May.

[Translation]

Si vous voulez étudier ce qui se passe sur une côte de 10 000 milles de long, il serait utile, avant d'établir un budget, de choisir les phares particuliers, qui vous montreront des choses particulières.

Le président: D'après les déclarations qui ont été formulées, quelqu'un propose-t-il d'adopter ce budget?

Le sénateur MacDonald: Non. Vous ne comprenez pas le point que le sénateur Bonnell a essayé de défendre. Nous remercions le sénateur Carney. Elle a fait exactement ce que nous lui avons demandé de faire, c'est-à-dire de venir nous voir et de nous présenter le budget. Selon le sénateur Bonnell, nous pourrions avoir besoin d'un budget deux fois plus important, en raison des audiences que nous devrons tenir à Ottawa avant de nous rendre sur place. Nous pourrions avoir besoin de l'aide de professionnels. Je parle non pas de chercheurs, mais peut-être de pêcheurs.

Je suggère que nous commençons par planifier nos audiences et que nous retardions toute allusion à un budget jusqu'à ce que nous ayons entendu autant de témoins qu'il faudra à Ottawa.

Le sénateur Carney: Ce ne sont pas les usagers, n'est-ce-pas?

Le sénateur MacDonald: Non, mais il faudra poser des questions à la Garde côtière. Elle peut répondre à des questions diverses, par exemple à l'éditorial que vous venez de lire.

Le sénateur Carney: Tout ça vise à étudier le problème des plaisanciers. Je ne veux pas vous contredire. Le Sénat m'a donné le mandat pour le comité. On m'a demandé de vous aider à établir la portée d'un programme. On m'a demandé de venir ici et de vous parler du budget. C'est à vous de décider ce que vous faites. Mais si vous entendez des témoins de la Garde côtière à Ottawa, ce ne sont pas des usagers des phares, et vous ne vous acquitterez pas du mandat que vous a confié le comité.

Le sénateur MacDonald: Je ne dis pas qu'il ne faut pas voyager. Je dis exactement ce que le sénateur Bonnell a dit, c'est-à-dire qu'il faut suivre certaines étapes. Ensuite, quand nous irons sur place, nous aurons l'information que nous n'avons pas à l'heure actuelle. Comme vous l'avez dit, vous vous attendiez à ce que nous faisons cela à Ottawa, et nous vous disons qu'il se pourrait bien que nous ayons besoin d'un budget plus important.

Le sénateur Carney: Pourquoi ne pas faire les deux? Le coût est établi d'après un aspect de l'étude. Ça prend du temps pour organiser ces groupes d'usagers. Ils travaillent tous. Tout d'abord, ils sont à la pêche. Vous ne pouvez simplement dire: «Nous allons accueillir en audience les représentants de la Garde côtière mardi, puis nous nous rendrons en Colombie-Britannique jeudi.» Ça prend du temps pour organiser des choses comme ça.

Le sénateur MacDonald: Je sais. À quel moment avons-nous pensé à organiser cela? Ne me dites pas que nous avons des dates.

Le sénateur Carney: En juin.

Le sénateur MacDonald: Avons-nous les dates?

Le sénateur Carney: Le Sénat ajourne pour l'été à la fin de juin. Nous sommes dans la deuxième semaine de mai.

[Text]

Senator Spivak: This is like the chicken and the egg. We will not know everything about this issue until we go to B.C. and hold hearings. The issue has been discussed. We should have hearings here, but what is the harm in planning for hearings there?

It is now May. I do not think the ideal time to go there is in the fall. Surely the ideal time to go there might be during the summer break.

This is not a huge budget once you take travel out of it. It is not a lot of money. We ought to at least have a motion in principle to allow you and the researchers to work further on this matter and come back to the committee with something so we can get started. If we do nothing now, it will not be until next fall before we get out there.

I do not see a problem in going ahead with this limited endeavour. This is not a huge travel plan.

Senator Bonnell: Since this is the Standing Senate Committee on Transport and Communications and we will be involved with transport, railroads, airlines and many other things, perhaps we could make an arrangement if we go out west. Perhaps we could take the Rocky Mountain Rail Tour. It goes from Vancouver to Kamloops, stays overnight, and then goes up to Banff and Jasper. It is owned privately. It is not the CNCP any more. I know the president. Although he is booked 100 per cent ahead of time because there has been a 300-per-cent increase in traffic from Japan and Australia, et cetera, he informs me that we can get on the tour and it will not cost us 5 cents.

Senator Carney: It will cost you a fortune at commercial rates.

Senator Bonnell: But he will give it to us free so we can see how the private operators work rather than CNCP.

Senator Johnson: I was on the board for five years, so I can tell you.

Senator Spivak: When we initially talked about this matter, the hidden part of the iceberg was boating and recreational safety. We were thinking of looking into that at some point and whether there might be useful information that we could obtain to look at the guidelines.

Someone at our initial discussion mentioned that the guidelines for recreational safety in boating were deficient across Canada. Is that accurate?

The Chairman: I do not remember it.

Mr. Christopher: I do not remember.

Senator Carney: The mandate we are discussing is before you. That mandate has been passed by the Senate, and I cannot speak to anything else.

[Traduction]

Le sénateur Spivak: C'est comme l'oeuf et la poule. Nous ne saurons rien de la question avant de nous rendre en Colombie-Britannique et d'y tenir des audiences. Le sujet a été débattu. Nous devrions tenir des audiences ici, mais quel mal y a-t-il à planifier des audiences là-bas?

Nous sommes maintenant en mai. Je ne crois pas que le moment idéal pour se rendre là-bas soit pendant l'automne. À coup sûr, le moment idéal pour nous y rendre pourrait être durant le congé estival.

Une fois les frais de voyage éliminés, ce n'est pas un budget énorme. Cela ne représente pas beaucoup d'argent. Nous devrions tout au moins obtenir une motion de principe pour vous permettre, à vous et aux chercheurs, d'approfondir la question et de revenir devant le comité avec quelque chose qui nous servira de point de départ. Si nous ne faisons rien maintenant, nous ne pourrions nous rendre là-bas avant l'automne.

Je ne vois aucun problème à aller de l'avant avec cette activité limitée. Ce n'est pas un plan de voyage énorme.

Le sénateur Bonnell: Comme nous sommes dans le Comité sénatorial permanent des transports et des communications et que nous étudierons les questions qui ont trait aux transports, aux chemins de fer, aux lignes aériennes et à nombre d'autres choses, peut-être que nous pourrions prendre des dispositions si nous allons dans l'Ouest. Peut-être que nous pourrions faire la tournée des Montagnes Rocheuses par train. Il va de Vancouver à Kamloops, où on passe une nuit, puis se rend à Banff et à Jasper. Il appartient à des intérêts privés. Ce n'est plus le CN ou le CP. Je connais le président. Même s'il est réservé à 100 p. 100 du fait d'une augmentation de 300 p. 100 des touristes du Japon et de l'Australie, et ainsi de suite, il m'informe que nous pourrions y participer et que cela ne nous coûterait pas cinq sous.

Le sénateur Carney: Au tarif commercial, cela vous coûtera une fortune.

Le sénateur Bonnell: Mais il nous offre un passage gratuitement pour que nous puissions comparer des exploitants privés avec le CN et le CP.

Le sénateur Johnson: J'ai siégé à ce conseil durant cinq ans. Je peux vous en parler.

Le sénateur Spivak: Lorsque nous avons commencé à parler de la question, la partie cachée de l'iceberg était la sécurité de la navigation de plaisance et de la navigation en général. Nous pensions pouvoir étudier cette question à un certain moment et essayions de savoir s'il y avait des informations utiles qui pourraient nous aider à établir les lignes directrices.

Au cours de nos premières discussions, quelqu'un a mentionné que les lignes directrices régissant la sécurité sur l'eau était déficiente dans tout le Canada. Est-ce que je me trompe?

Le président: Je ne me souviens pas.

M. Christopher: Je ne me souviens pas.

Le sénateur Carney: Le mandat dont nous parlons est devant vous. Il a été adopté par le Sénat, et je ne peux parler d'autre chose.

[Texte]

Senator Adams: Senator MacDonald wants the Coast Guard to appear before us before we leave Ottawa. I would prefer to go out there and come back here and talk to the department about the concerns with respect to lighthouses and ferries, et cetera.

Senator Carney: The concern about the distance between the thinking in Ottawa and the reality of the West Coast is such that if this committee just chose to hear representatives of the Coast Guard here in Ottawa — without announcing plans to go out to the coast — I beg you not to do it. I have to live there. The idea that the committee would listen to bureaucrats in Ottawa separate from a clearly-defined trip to discuss this issue with the users would be so counter-productive that I would ask you to withdraw the mandate. These people have been waiting for two years for someone to show interest in this issue. You would be warmly welcomed, even by people who feel you should destaff the lights. They are dying to talk to someone. "Out of sight, out of mind" is what the lights are. These people would love to see you and hear from you.

Senator Roberge: Could we not, Senator Carney, plan a trip at the end of July? That would give us plenty of time to have hearings here in June. If we need to increase the budget for whatever reason at that time, we have plenty of time to do it.

Senator Carney: The problem here is seasonal patterns, which you will understand. Once you get into the end of July, you are into the high boating season. People are not around so much. Once the fishing season starts and people are standing by waiting for the 24-hour opening or the 48-hour opening, they are just not as available.

Senator Roberge: But they have been waiting for two years.

Senator Carney: I am saying that June is better than July. People are getting ready to go out. They were gearing up. They are out on the water, but they are not into the high season. June would be better.

Senator MacDonald: It is not an either/or situation. All we are doing is saying we want to hear from the people in Ottawa. I do not care whether they are bureaucrats or experts. I know what you mean when you say that. After that, we would go out there. That is the plan.

We have a Washington trip the week of June 13th. Maybe we should scrap that. Then we have time in June to hear all the people we want to hear from here. This is a factual thing.

I have a fair amount of respect for the Coast Guard. I would like to hear from them.

Senator Carney: The Coast Guard is supporting this mandate. The regional director of the Coast Guard is supporting this mandate. I have met with the Coast Guard.

The region is quite happy to have this issue addressed with users on the coast. They are dying to know whether or not people will pay a fee that they could put into their budget. They are

[Translation]

Le sénateur Adams: Le sénateur MacDonald veut que les représentants de la Garde côtière comparaissent devant nous avant que nous quittions Ottawa. Je préférerais d'abord me rendre sur place et revenir ici et parler au ministère des préoccupations concernant les phares, les traversiers, et cetera.

Le sénateur Carney: La préoccupation concernant la distance entre la pensée à Ottawa et la réalité sur la côte ouest est telle que si votre comité choisit simplement d'entendre des représentants de la Garde côtière ici à Ottawa, sans annoncer qu'il prévoit se rendre sur la côte — je vous prie de n'en rien faire. Je dois vivre là-bas. L'idée que le comité entendrait des bureaucrates à Ottawa plutôt que de faire un voyage clairement défini pour discuter de la question avec les usagers serait si anti-productive que je demanderais qu'on me retire le mandat. Depuis deux ans, ces gens attendent que quelqu'un s'intéresse à la question. Vous seriez chaudement accueilli, même par des gens qui ont l'impression que vous devriez éliminer le personnel des phares. Ils attendent désespérément de parler à quelqu'un. «Loin des yeux, loin du cœur», c'est ce qu'on pourrait dire des phares. Ces gens adoreraient que vous veniez les voir.

Le sénateur Roberge: Sénateur Carney, ne pourrions-nous pas planifier un voyage pour la fin de juillet? Cela nous donnerait beaucoup de temps pour tenir des audiences ici, en juin. S'il nous faut augmenter le budget pour quelque raison que ce soit à ce moment-là, nous aurons beaucoup de temps pour le faire.

Le sénateur Carney: Le problème a vraiment trait aux saisons, comme je vais vous l'expliquer. Quand arrive la fin de juillet, vous êtes dans la haute saison de la navigation. Les gens ne sont pas vraiment accessibles. Une fois que la saison de la pêche commence et que les gens attendent son ouverture 24 ou 48 heures avant, ils ne sont tout simplement plus disponibles.

Le sénateur Roberge: Mais ils attendent depuis deux ans.

Le sénateur Carney: Je vous dis que le mois de juin est préférable au mois de juillet. Les gens se préparent à sortir. Ils s'équipent. Ils sont sur l'eau, mais ils ne sont pas encore en haute saison. Le mois de juin serait préférable.

Le sénateur MacDonald: Ce n'est pas une situation tranchée. Tout ce que nous disons, c'est que nous voulons entendre les gens d'Ottawa. Je me préoccupe peu qu'ils soient bureaucrates ou experts. Je sais ce que vous voulez dire lorsque vous dites cela. Par la suite, nous irions sur place. C'est là le plan.

Nous devons nous rendre à Washington dans la semaine du 13 juin. Peut-être que nous pourrions abandonner ce projet. Nous aurions du temps au mois de juin pour rencontrer tous les gens que nous voulons rencontrer ici. Il s'agit simplement d'un fait.

J'ai énormément de respect pour la Garde côtière. J'aimerais entendre ce que ces représentants ont à dire.

Le sénateur Carney: La Garde côtière appuie ce mandat. Son directeur régional l'appuie. J'ai rencontré le représentant de la Garde côtière.

Les gens de la région sont très heureux qu'on parle du sujet avec les usagers de la côte. Ils attendent impatiemment de savoir si les gens paieront des frais qu'ils pourront mettre dans leur

[Text]

going through restructuring. This is not an adversarial situation. Every MP supports it.

Senator Roberge: What about the Ministry of Transport officials?

Senator Carney: They have already put destaffing on hold. I am not in a position to know what the Ministry of Transport thinks now.

This mandate is geared to the users of the service. I assumed you would hear from the Coast Guard here. Then you would go out on this five-day trip and visit the lights I proposed. If you have other lights you wish to see, do it.

I think I have served my purpose here.

Senator Johnson: Are the other sites so exhaustive they cannot be complementary?

Senator Carney: You can do it in one day. The people are 3,000 miles away.

Senator Johnson: If there is a Washington trip, does that necessarily have to conflict? Everyone is not going everywhere.

Senator MacDonald: It means we have a lot of issues on our plate if we want to get out to the coast in June.

Senator Carney: The other aspect in terms of the Coast Guard is that they are doing their restructuring now. They are not in a position to have some of these views aired. The information that will be gathered in this kind of exercise would be useful for the Coast Guard now, when they are doing their restructuring.

Senator Roberge: That is a good point.

The Chairman: Unless there are further questions, I would like to thank Senator Carney for coming here, answering our questions and outlining the issues in great detail. I will now put the issues to the committee and, Senator Carney, I will report to you.

Senator Carney: I would like to thank Fiona, my only full-time assistant, who has been working almost full-time on lighthouses in the last while.

The Chairman: Honourable senators, you have heard the representations of Senator Carney. You have heard the questions put. The Chair is in the hands of honourable senators. What is your wish? How do you wish to proceed in relation to item number 4, Lighthouse Study?

Senator Spivak: I would like to move that we approve this budget in principle, subject to the removal of the air transportation with the substitution of senators using their own travel budgets. I suggest we only approve it in principle, pending the proper hearings here and proper working out of whatever may result from those hearings.

[Traduction]

budget. Ils procèdent actuellement à une restructuration. Il ne s'agit pas d'une situation de compétition. Tous les députés l'appuient.

Le sénateur Roberge: Qu'en est-il des représentants officiels du ministère des Transports?

Le sénateur Carney: Ils ont déjà interrompu l'élimination du personnel. Je ne suis pas placée pour savoir ce que pense maintenant le ministère des Transports.

Ce mandat est axé sur les utilisateurs du service. J'ai présumé que vous entendriez les représentants de la Garde côtière ici. Ensuite, vous iriez faire ce voyage de cinq jours et visiter les phares que je vous ai proposés. S'il y en a d'autres que vous voudriez voir, allez-y.

Je crois que je me suis acquittée de ma tâche.

Le sénateur Johnson: La visite des autres endroits est-elle si exhaustive qu'on ne puisse pas faire les deux?

Le sénateur Carney: Vous pouvez le faire en une journée. Ces gens se trouvent à 3 000 milles.

Le sénateur Johnson: Si un voyage est prévu à Washington, faut-il nécessairement qu'il y ait conflit? Tout le monde ne va pas aux deux endroits.

Le sénateur MacDonald: Cela veut dire que nous avons beaucoup de pain sur la planche si nous voulons nous rendre sur la côte en juin.

Le sénateur Carney: D'autres questions qui concernent la Garde côtière, c'est que leur restructuration a cours en ce moment. Ils ne sont pas dans une position pour émettre certaines de ces opinions. L'information que nous réunirons par ce genre d'exercice sera utile à la Garde côtière dès maintenant, tandis qu'on y procède à une restructuration.

Le sénateur Roberge: Voilà un argument intéressant.

Le président: À moins que vous ayez d'autres questions, j'aimerais remercier le sénateur Carney d'être venue ici, d'avoir répondu à nos questions et d'avoir décrit les enjeux avec force détails. Je demanderai maintenant au comité de se prononcer et, sénateur Carney, je vous en ferai rapport.

Le sénateur Carney: J'aimerais remercier Fiona, ma seule adjointe à temps plein, qui a travaillé presque à temps plein sur la question des phares depuis quelque temps.

Le président: Honorables sénateurs, vous avez entendu les arguments du sénateur Carney. Vous avez entendu les questions qui sont en jeu. Le président s'en remet aux honorables sénateurs. Quel est votre souhait? Que voudriez-vous que nous fassions en ce qui concerne le point n° 4, l'étude sur les phares?

Le sénateur Spivak: J'aimerais proposer que nous approuvions ce budget en principe, sous réserve que la somme réservée au transport aérien soit enlevée, et que les sénateurs utilisent leurs propres budgets de voyage. Je suggère que nous approuvions ce budget en principe, en attendant le résultat des audiences qui se dérouleront ici et du travail qui résultera de ces audiences.

[Texte]

Senator Bonnell: Mr. Chairman, that is not good enough. You cannot go to Internal Economy and say, "We approve it in principle but we are not approving it altogether."

Senator Spivak: That is not what I meant.

Senator Bonnell: That is what you said.

Senator Spivak: No, no.

Senator Bonnell: Well say it again.

Senator Spivak: I want to approve this in principle so that they can go to work looking at the hearings here, looking at what might result, and then go to the Committee on Internal Economy.

Senator Bonnell: With this budget that you approved in principle?

Senator Spivak: Yes.

Senator Bonnell: But we might want to go to Newfoundland.

Senator Johnson: That can be a subsequent discussion.

Senator Spivak: Perhaps I should reword my motion. I want to approve this in principle subject to further investigations by the Chairman and researchers, and with the amendment that the transportation budget be removed and senators' own budgets be used.

Senator Bonnell: I still do not agree. I do not think the Chairman and the researchers run this committee. This committee is run by the committee. The researchers and the clerk are doing work for us. For the Chairman and the researchers to start making all the decisions and telling us about them afterwards is not good enough for me.

Senator Atkins: My comments are based on some things I heard this morning at another meeting. It seems to me that this committee has to look at all the things it is going to do over a period of time, if it is going to submit a budget. Frankly, we are only one of 12 committees, and there are other special committees, all looking for budgets out of the Committee on Internal Economy.

I was not going to raise this with Senator Carney here, but she has put a submission before the Committee on Internal Economy for \$175,000 for the Committee on Energy. If you think you are going to go to Internal Economy and request, ad hoc, this and then that and then something else, my advice to you is it ain't going to work.

We had better have a plan for what we are going to do, not only with regard to this issue but others, so we have an overall budget we can live with for the year which incorporates everything we want to do.

Talking about this specifically, I think we need an overall plan, not just for the trip to British Columbia. We have to know, before we apply any numbers, what we are going to do in terms of hearings here, in British Columbia, and in Newfoundland, if we decide to go there. That all has to be considered as part of a

[Translation]

Le sénateur Bonnell: Monsieur le président, ce n'est pas suffisant. Vous ne pouvez vous rendre à la Régie interne et dire: «Nous approuvons le budget en principe, mais nous n'approuvons pas l'ensemble.»

Le sénateur Spivak: Ce n'est pas ce que je veux dire.

Le sénateur Bonnell: C'est ce que vous avez dit.

Le sénateur Spivak: Non, non.

Le sénateur Bonnell: Eh bien, répétez ce que vous avez dit.

Le sénateur Spivak: Je veux que nous approuvions ceci en principe de façon à pouvoir entreprendre des audiences ici, à juger des résultats, puis à nous adresser au Comité de régie interne.

Le sénateur Bonnell: Avec ce budget que vous avez approuvé en principe?

Le sénateur Spivak: Oui.

Le sénateur Bonnell: Mais nous pourrions devoir nous rendre à Terre-Neuve.

Le sénateur Johnson: Ce sujet peut être débattu dans une discussion subséquente.

Le sénateur Spivak: Peut-être que je devrais reformuler ma motion. Je veux qu'on approuve ceci en principe sous réserve d'une enquête ultérieure du président et des chercheurs, et avec la modification suivante: l'élimination des sommes réservées au transport pour que les sénateurs utilisent leurs propres budgets.

Le sénateur Bonnell: Je ne suis toujours pas d'accord. Je ne pense pas que le président et les chercheurs dirigent ce comité. Ce sont ses membres qui le font. Les chercheurs et le greffier travaillent pour nous. Je ne suis pas d'accord pour que le président et les chercheurs commencent à prendre toutes les décisions et nous en parlent après coup.

Le sénateur Atkins: Mes commentaires sont fondés sur certaines choses que j'ai entendues ce matin au cours d'une autre réunion. Il me semble que notre comité doit étudier toutes les choses qu'il doit faire sur une période, avant de présenter un budget. À vrai dire, il y a 11 autres comités, et il y a d'autres comités spéciaux qui tentent tous d'obtenir des budgets du Comité de la régie interne.

Je ne voulais pas soulever la question ici avec le sénateur Carney, mais elle a déposé devant le Comité de régie interne une présentation de 175 000 \$ pour le Comité de l'énergie. Si vous pensez pouvoir vous présenter devant la Régie interne et demander, au cas par cas, tel montant, tel autre montant et encore tel autre, à mon avis, ça ne marchera pas.

Nous ferions mieux de planifier ce que nous prévoyons faire, non seulement en ce qui concerne cette question en particulier, mais aussi pour d'autres questions, de façon à obtenir un budget global qui nous permettra de traverser l'année et qui sera suffisant pour tout ce que nous voulons faire.

Quant à ce qui nous occupe, je crois que nous avons besoin d'un plan global, non seulement pour le voyage en Colombie-Britannique. Nous devons savoir, avant d'annoncer quelque chiffre que ce soit, les audiences que nous tiendrons ici, en Colombie-Britannique et à Terre-Neuve, si nous décidons d'y aller. Il nous

[Text]

package instead of a form of "ad hocery". I think you will find yourself put in a straight jacket in the long run if you are not careful in terms of the budgets for which you apply.

Senator Spivak: I do not agree with the term "ad hocery". It is only "ad hocery" in terms of the priorities of the Committee on Internal Economy. You give those figures. I do not know what the overall budgets are, but I would like to see what all the other committees are doing. In the past this has not been a high spending committee.

At any rate, I still believe it is an important mandate for us to go to the boondocks and see what people are doing, as we have done before in this committee. That is why I like this. And it is not a big amount of money.

Senator Atkins: I am not putting down the motion. I am simply saying we should put it into a package.

Senator Spivak: As I understand it, this is not the end of what we are doing today. We are looking at the rest of the budget as presented here. Is this not the budget for the year? Maybe I am wrong. What are we looking at here?

The Chairman: We are looking at legislative budgets and budgets for other proposed studies.

Senator Spivak: For what time period?

The Chairman: For the fiscal year.

Senator Spivak: We are going to go through the whole thing today. I thought that was what we were supposed to do. Therefore, this is not the end of the discussion. Maybe I should defer my motion, Mr. Chairman, until we have gone through the others.

The Chairman: Is it the wish of the committee to defer the motion and a decision on this until we look at the other budgets and other proposals?

Senator MacDonald: Yes.

Senator Roberge: I would like to ask a question because I am pretty new and I do not know how it works. Do you normally prepare a budget for the year and that budget is approved by the Committee on Internal Economy and you live by the budget?

The Chairman: Yes and no. Last week there was a debate in the Senate, which I just read in the last couple of days. Senators Kelly, Lynch-Staunton and others talked about the process of getting something approved. They said that you put down an order of reference to do a study in the Senate. It comes up for debate in the Senate and the Senate gives it approval. The next step is to bring it to a committee like this where you have a budget approved. If the budget is approved, the Chairman takes that budget, as approved, to the Committee on Internal Economy. If the Committee on Internal Economy does not approve the budget, there is no study.

The purpose of the debate in the Senate was to determine whether this is the right way to go. Should you go to the Senate first and ask for their approval? People were coming from the

[Traduction]

faut considérer tout d'un seul coup, plutôt que chaque chose séparément. Je crois que vous vous exposez à être fort limité à long terme si vous ne faites pas attention au budget que vous demandez.

Le sénateur Spivak: Je ne suis pas d'accord avec votre emploi du terme au cas par cas. Ce n'est du cas par cas qu'en ce qui concerne les priorités du Comité de la régie interne. Vous donnez ces chiffres. Je ne sais pas ce que représente l'ensemble des budgets, mais j'aimerais savoir ce que font les autres comités. Notre comité n'a jamais été tellement dépensier.

Quoi qu'il en soit, je pense encore qu'il nous faut nous rendre dans les coins perdus et voir ce que font les gens, comme les membres de notre comité l'ont déjà fait. C'est pourquoi j'aime ça. Et ça ne coûte pas très cher.

Le sénateur Atkins: Je ne rejette pas la motion. Je dis simplement que nous devrions faire une demande en bloc.

Le sénateur Spivak: D'après ce que je comprends, nos activités aujourd'hui ne s'arrêtent pas après cela. Nous étudions le reste du budget qui nous est présenté. Ne s'agit-il pas du budget pour l'année? Peut-être que je me trompe. Qu'est-ce que nous étudions?

Le président: Nous étudions les budgets législatifs et les budgets d'autres projets d'études.

Le sénateur Spivak: Pour quelle période?

Le président: Pour l'exercice.

Le sénateur Spivak: Nous allons passer à travers cela aujourd'hui. Je pensais que c'était ce que nous étions supposés faire. Par conséquent, nous n'en sommes pas à la fin de la discussion. Peut-être que je pourrais retarder ma motion, monsieur le président, jusqu'à ce que nous ayons étudié les autres points.

Le président: Est-ce que le comité souhaite retarder la motion et la décision jusqu'à ce que nous ayons étudié les autres budgets et autres propositions?

Le sénateur MacDonald: Oui.

Le sénateur Roberge: J'aimerais poser une question, parce que je suis plutôt nouveau et que je ne sais pas comment ça fonctionne. Habituellement, préparez-vous un budget pour l'année et le faites-vous approuver par le Comité de la régie interne, après quoi vous devez vous en contenter?

Le président: Oui et non. La semaine dernière. Il y a eu un débat au Sénat, que je suis en train de lire depuis quelques jours. Les sénateurs Kelly, Lynch-Staunton et autres ont parlé du processus d'approbation. Ils ont dit qu'il faut déposer un ordre de renvoi pour procéder à une étude au Sénat. La question est débattue au Sénat, et le Sénat donne son approbation. L'étape suivante consiste à porter la question devant un comité comme celui-ci, qui doit faire approuver un budget. Une fois le budget approuvé, le président présente ce budget, dans la forme où il a été approuvé, devant le Comité de la régie interne. Si ce comité n'approuve pas le budget, l'étude ne peut avoir lieu.

Le débat au Sénat dont je vous parle consistait à déterminer si c'était là la bonne façon de faire. Devez-vous d'abord vous rendre au Sénat demander son approbation? Les gens venaient du Sénat,

[Texte]

Senate, to this committee, to the Committee on Internal Economy and there saying, "Here is the amount of the budget that I need. I need \$31,000." If the Committee on Internal Economy will not approve it, the committee says, "You have no option because the Senate has already approved this study."

The point of the debate was that we need a better system for determining and costing studies and activities of the committees. The debate was left up in the air. Someone pointed out that we looked at that seven years ago and suggested that we dig up those working papers to see what was decided.

It is, Senator Roberge, a current issue which is up in the air. I, for one, do not know what the procedure is.

Senator Atkins: The impression I got from what I heard again this morning is that there is a global budget and they are now looking for every committee to submit a budget and then they will decide proportionately, based on the proposals put to them, how they are going to distribute that global budget to the committees. That is the way I understand it.

Senator Spivak: Some committee has to decide how much money is spent, but it seems to me that that committee will then be deciding the priorities of the Senate. I am no more happy to have Senator Di Nino and others decide what the priorities of the Senate should be than I am, as Senator Bonnell said, to have the researchers decide.

Senator Atkins: The other way to argue it is that there is just so much money, and within that framework you will be able to do what you can.

Senator Spivak: Exactly, but then they should come back to the Senate and say, "Here are our priorities. There is no more money. This is what we have decided. Do you approve?", rather than have it disappear into a black hole.

Senator Johnson: This lighthouse issue falls into the category you were just referring to. It was approved by the Senate and they have come forward now with a budget. I do not know if we can defer.

Senator MacDonald: One of the pieces of advice I was precocious enough to give to our Chairman when I relinquished his position was, for God's sake, when someone gets up in the Senate and asks for a reference to do a particular thing, adjourn the debate. Get a few weeks to think about it before you get it on your plate and have to do something about it. References have gone through in a day without any thought whatsoever, and taken six months to complete.

Senator Johnson: Of course. But here we are, we have it in front of us.

Senator Spivak: We have the year's work in front of us. Why don't we look at it.

The Chairman: With your leave, honourable senators, can we look at some of the other things that are being done? Perhaps we could look at item 2, Radio Canada International Study.

[Translation]

de notre comité, du Comité de régie interne et ils disaient: «Voici le montant du budget dont j'ai besoin». J'ai besoin de 31 000 \$.» Si le Comité de la régie interne ne pouvait pas, le comité disait: «Vous n'avez pas le choix, parce que le Sénat a déjà approuvé cette étude.»

L'essentiel du débat, c'était qu'il nous faut de meilleures façons de déterminer les études et les activités des comités et d'y affecter un coût. Le débat a été laissé en plan. Quelqu'un a fait remarquer que nous avons étudié la question il y a sept ans et proposé que nous allions déterrer les documents de travail pour voir ce qui avait été décidé.

Sénateur Roberge, il s'agit d'une question courante qui n'a pas encore été réglée. Pour ma part, je ne sais pas comment il faut procéder.

Le sénateur Atkins: L'impression que j'ai eue ce matin, c'est qu'il y a un budget global et qu'ils demandent à chacun des comités de proposer un budget. À ce moment-là, ils vont décider de la part proportionnelle, compte tenu de ce qui leur est proposé, de chacun des comités, et ils vont distribuer les sommes du budget global. C'est ce que j'ai compris.

Le sénateur Spivak: Il faut qu'un comité quelconque décide du montant qui sera dépensé, mais il me semble que ce comité décidera alors des priorités du Sénat. L'idée que le sénateur Di Nino et d'autres décident des priorités du Sénat ne m'enchante pas plus que celle que ce soit, comme le sénateur Bonnell l'a dit, les chercheurs qui décident.

Le sénateur Atkins: L'autre façon de voir les choses, c'est que l'argent à notre disposition est limité et que nous allons faire, dans le contexte, ce que nous pouvons.

Le sénateur Spivak: Tout à fait, mais ils devraient revenir au Sénat et dirent: «Voici nos priorités. Il n'y a plus d'argent. C'est ce que nous avons décidé. Êtes-vous d'accord?», plutôt que de faire disparaître le tout dans un trou noir.

Le sénateur Johnson: La question des phares gardés entre dans cette catégorie. Le Sénat a donné son approbation, et un budget a été présenté. Je ne sais pas si nous pouvons reporter la question.

Le sénateur MacDonald: J'ai été assez prévoyant pour donner un conseil à notre président quand j'ai abandonné le poste qu'il occupe maintenant: Bon Dieu, quand quelqu'un se lève au Sénat pour demander un renvoi en vue de faire quelque chose, ajournez donc le débat. Prenez quelques semaines pour y penser avant de devoir étudier la question et d'agir. Il est arrivé que cela soit décidé en une journée, sans objection, et qu'il a fallu attendre six mois pour que les choses soient menées à bien.

Le sénateur Johnson: Bien sûr, mais nous voici, nous l'avons devant nous.

Le sénateur Spivak: Nous avons devant nous les travaux de l'année. Pourquoi ne pas y jeter un coup d'oeil?

Le président: Avec votre permission, honorables sénateurs, je vous demanderais de regarder d'autres aspects des travaux. Nous pourrions parler du point 2, l'étude sur Radio-Canada International.

[Text]

I should like to thank Senator Bonnell for chairing the meetings in my absence in which a number of witnesses were heard.

I spoke with Senator Perrault today in the chamber. He brought this inquiry before us. I asked him if he could come here today to speak with us about it, but he has another committee to attend. He told me he got in touch with Joe Slesinger, who knows a lot about Radio Canada International. He has given certain information to him. Mr. Slesinger is considering coming before the committee to make a presentation.

I asked Senator Perrault if he had ideas for any other witnesses or when this committee could draw an end to hearing witnesses. He indicated that someone who could talk about the satellite technology of the future in relation to this issue, should also be called. He said there was once talk of having someone from the BBC come before committee, but he had no one else in mind.

For the most part, all of the people who have appeared before the committee have been of one mind; they strongly agree it is important to have this service. One suggestion is that the minister be brought before the committee and asked what his future plans are for funding Radio Canada International.

In terms of funding, I have asked the clerk if a budget was prepared and, if not, what this committee and this study is costing. Apparently, so far, it has cost nothing.

Senator Roberge, I am almost as new as you are. Apparently when you call witnesses before a committee and they have to fly in from Quebec City, their air fare, taxi fare and meals are not paid out of a Senate committee budget. These are paid out of another budget.

What budget is that?

Mr. Onu: This is a general budget in the committees branch. Witness expenses come out of one pot as opposed to specific committee budgets.

When a committee prepares any of its budgets, it does not have to calculate witness costs. Witness expenses come out of a separate pot of money and are not attributed to the committee.

Senator Roberge: That is an odd way of doing it.

The Chairman: It is very odd.

In relation to that study, though witnesses have been paid and other expenses have been incurred, so far the committee has spent no money. There is a proposed budget.

In the event before we are finished we have to spend some money, there is a suggestion that we put in a budget for \$1,500 to cover future contingencies.

You should know that 25 letters have been received from Canada, the United States, the United Kingdom, Central America and New Zealand all supporting Radio Canada International. I regret Senator Perrault cannot be here, but it would be my hope to

[Traduction]

Je tiens à remercier le sénateur Bonnell d'avoir présidé les séances en mon absence et accueilli plusieurs témoins.

Je me suis entretenu aujourd'hui avec le sénateur Perrault dans la salle. C'est lui qui est à l'origine de l'enquête dont nous sommes saisis. Je lui ai demandé s'il pouvait venir nous en parler aujourd'hui, mais il devait assister à la réunion d'un autre comité. Il m'a dit de communiquer avec Jo Slesinger, qui en sait beaucoup sur Radio-Canada International. Il lui a transmis certains renseignements. M. Slesinger envisage de venir présenter un exposé au comité.

J'ai demandé au sénateur Perrault s'il avait d'autres témoins à proposer ou encore si le comité devait cesser d'entendre des témoignages. Il a déclaré que nous devrions convoquer quelqu'un qui parlerait de la technologie des satellites du futur en rapport avec cette question. Il a dit qu'il avait déjà été question qu'un représentant de la BBC comparaisse, mais on n'avait personne en particulier à l'idée.

Le plus souvent, les témoins qui ont comparu devant le comité étaient tous du même avis: ils étaient convaincus que ce service est important. On a proposé, entre autres, que le ministre soit appelé à témoigner et à révéler quels sont ses projets pour ce qui touche le financement de Radio-Canada International.

En parlant de financement, j'ai demandé au greffier si le budget était prêt et quel est le coût des travaux du comité et de cette étude en particulier. Apparemment, cela n'a rien coûté jusqu'à maintenant.

Sénateur Roberge, je suis presque aussi «nouveau» que vous. Apparemment, quand on convoque un témoin qui doit prendre l'avion de Québec à Ottawa, le prix de son billet d'avion, de son trajet en taxi et de ses repas ne proviennent pas du budget d'un comité du Sénat. Cela provient d'un autre budget.

Quel budget?

M. Onu: C'est le budget général de la division des comités. Les dépenses des témoins sont prévues dans une seule caisse, plutôt que dans des budgets particuliers de comités.

Quand un comité prépare un de ses budgets, il n'a pas besoin de calculer ce qu'il en coûte de faire venir les témoins. Les dépenses des témoins sont prévues dans une caisse distincte et ne figurent pas dans le budget du comité.

Le sénateur Roberge: C'est une façon étrange de procéder.

Le président: C'est très étrange.

En rapport avec cette étude, même si les témoins ont été remboursés et que d'autres dépenses ont été engagées, le comité n'a pas dépensé d'argent jusqu'à maintenant. Il y a un budget qui est proposé.

Au cas où nous aurions à dépenser de l'argent avant la fin, il est proposé que nous établissions un budget de prévoyance de 1 500 \$.

Vous devriez savoir que nous avons reçu 25 lettres du Canada, des États-Unis, du Royaume-Uni, d'Amérique centrale et de la Nouvelle-Zélande, toutes en faveur de Radio-Canada International. Je regrette que le sénateur Perrault ne puisse être ici, mais

[Texte]

get Joe Slesinger and one or two other witnesses before the committee, call it an end, have a meeting of the committee and decide what kind of report and what conclusions we would like to see drawn.

What is your wish, honourable senators?

Senator Roberge: What can Joe Slesinger bring forth to the committee that other witnesses have not? All the witnesses we heard and the people around the table are in the same frame of mind. What else will he bring to the committee. Is it worthwhile?

Senator Spivak: Maybe a solution.

The Chairman: I do not know the answer to that.

Senator Spivak: We know the problem, but we do not have a solution.

Senator Roberge: The only solution is to bring the Minister of Transport before us, ask him questions and find some money. Otherwise, we are wasting our time.

The Chairman: Any other comments?

Senator MacDonald: You mentioned that I could speak to Dan Shaw, our researcher. I had your permission to speak to Dan.

The Chairman: That is right.

Senator MacDonald: I suggested to Mr. Shaw that we start writing the report now. I would be very happy to work with Mr. Shaw on how to set the report up.

This is the end of the ball game. The department has no money, and we can just make a very strong case as to why this happened.

I do not think there is any point in having witnesses, except possibly the minister, if you could get him, or the undersecretary. They will appear before us and say, "I am sorry, but if it comes to closing down another small embassy or funding RCI, RCI will go and we will keep the embassy." They have made that perfectly clear. The CBC does not care.

Senator Roberge: Maybe we should get two ministers, the Minister of Transport and the Minister of Foreign Affairs.

The Chairman: Foreign Affairs would be the key ministry.

Senator MacDonald made a suggestion for seeing a resolution of this particular inquiry. Is there a consensus?

Senator Bonnell: What Senator MacDonald has suggested is good, but I suggest that what the researchers bring to us are suggestions. If they are framed in good English, a good linguistic way, and we get a good translation, maybe we could submit the suggestions in the report. What you bring in here will go before the committee, and the committee will decide if we should add more to it or take something from it.

The Chairman: That is clearly understood.

[Translation]

j'espère obtenir le témoignage de Joe Slesinger et d'un ou deux autres témoins, de mettre fin aux travaux, de prévoir une réunion du comité et de décider de la nature des rapports et des conclusions que nous voulons faire établir.

Qu'en pensez-vous, honorables sénateurs?

Le sénateur Roberge: Qu'est-ce que Joe Slesinger peut faire valoir au comité que d'autres témoins n'ont pas fait valoir? Tous les témoins que nous avons entendus et tous les gens autour de la table sont du même avis. Qu'est-ce qu'il pourrait apporter au comité? Est-ce utile?

Le sénateur Spivak: Une solution, peut-être.

Le président: Je ne peux pas répondre à cette question.

Le sénateur Spivak: Nous savons ce qu'est le problème, mais nous n'avons pas de solution.

Le sénateur Roberge: La seule solution, c'est de faire comparaître le ministre des Transports, de lui poser des questions et de trouver de l'argent. Sinon, nous perdons notre temps.

Le président: Il y a-t-il d'autres observations?

Le sénateur MacDonald: Vous avez dit que je pouvais m'adresser à notre chercheur, Dan Shaw. J'avais votre permission de m'adresser à Dan.

Le président: Oui.

Le sénateur MacDonald: J'ai proposé à M. Shaw que nous commençons à rédiger le rapport dès maintenant. Je serais très heureux de travailler avec lui pour déterminer comment le rapport doit être présenté.

Nous voici à la fin du match. Le ministère n'a pas d'argent, et nous pouvons seulement essayer d'expliquer de manière très convaincante pourquoi cela s'est produit.

Je ne crois pas qu'il serait utile d'entendre des témoins, sauf peut-être le ministre, si nous parvenons à le convaincre, ou encore son sous-secrétaire. Ils vont venir nous dire: «Je suis désolé, mais s'il faut faire un choix entre la fermeture d'une autre petite ambassade ou le financement de RCI, c'est RCI qui va écoper, et nous allons garder l'ambassade.» Ils ont été très clairs sur ce point. La SRC s'en fout.

Le sénateur Roberge: Nous devrions peut-être convoquer deux ministres, celui des Transports et celui des Affaires étrangères.

Le président: Le ministère des Affaires étrangères serait le ministère clé.

Le sénateur MacDonald a fait une proposition en rapport avec la résolution de cette enquête particulière. Il y a-t-il consensus?

Le sénateur Bonnell: La proposition du sénateur MacDonald est bonne, mais je dirais que ce que les chercheurs nous fournissent sont des propositions. Si elles sont bien formulées en anglais, dans une langue soignée, et qu'elles sont bien traduites, nous pourrions les présenter dans le rapport. Ce que vous proposez ici sera soumis au comité, et le comité décidera s'il faut en retrancher des éléments ou en ajouter.

Le président: C'est parfaitement clair.

[Text]

Is there agreement that this is the way we will proceed with Radio Canada International?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: The next item is the committee budget. It comes to \$11,000.

I would ask the clerk of the committee to speak to this legislative budget and tell us what it is and what it covers.

Senator Roberge, this will be a partial answer to your earlier question.

Mr. Onu: To answer Senator Roberge and by way of explanation, the general process is that committees do not submit an overall budget. We have to submit separate budgets each time we have an order of reference for a special study. If the committee wants to spend money, it must prepare and present to Internal Economy a special budget. This is in addition to what we call the "legislative budget", if we want to spend any money on the legislation we study.

The point is that a committee may, in one fiscal year, end up — as we have now — with at least three budgets that we present to Internal Economy. There is not one, overall budget presented by committees. Committees may end up presenting a number of budgets to Internal Economy, which complicates the whole process where at various times during the course of the year a committee can...

The Chairman: Can you tell us what the \$8,500, the \$2,200 and the \$700 figures are all about?

Mr. Onu: This is the legislative budget for any legislation the committee might want to look at. If you look at the breakdown under "Professional and Special Services", there is an item for \$5,000, should the committee wish to hire outside consultants outside of the Library of Parliament.

Senator Roberge: Is that based on past history of what you expect, based on the legislation to come?

Mr. Onu: It is based on the nature of this committee. This committee could be looking at telecommunications and fairly technical areas of study. We may find ourselves in a situation where we want to hire someone on contract.

The Chairman: The answer is "yes", it is based on past precedence. It is not a figure taken out of the air. It is based on what has gone on in the past.

Mr. Onu: And what experts might cost us.

Senator MacDonald: As Senator Spivak said, this is not a big spending committee. Our style has been predictable in the past. We have had mostly Ottawa hearings.

Mr. Onu: A couple of other items are registration fees and travel expenses. There are a number of conferences throughout the year on transportation and communications issues. The

[Traduction]

Est-ce que nous pouvons nous entendre sur cette façon de procéder dans le dossier de Radio-Canada International?

Des voix: Oui.

Le président: Le prochain point est le budget du comité. Il s'élève à 11 000 \$.

Je demanderais au greffier du comité de parler de ce budget législatif et de nous dire qu'est-ce qu'il en est et ce qui est prévu.

Sénateur Roberge, vous y trouverez une réponse partielle à la question que vous avez posée plus tôt.

M. Onu: Pour répondre à la question du sénateur Roberge, et pour expliquer, disons que les comités ne présentent pas un budget global. Nous devons présenter un budget distinct chaque fois que nous recevons un ordre de renvoi en rapport avec une étude spéciale. Si le comité veut dépenser de l'argent, il doit préparer et présenter au Comité de la régie interne un budget spécial. Cela s'ajoute à ce que nous appelons le «budget législatif», pour le cas où nous voulons dépenser de l'argent en rapport avec le projet de loi que nous étudions.

L'idée, c'est que le comité peut se trouver à présenter, au cours d'un même exercice financier — et c'est notre cas à l'heure actuelle — au moins trois budgets pour étude à la régie interne. Il n'existe pas de budget unique et global que les comités présenteraient. Les comités peuvent finir par présenter plusieurs budgets à la Régie interne, ce que complique tout le processus, car à divers moments au cours de l'année, un comité peut...

Le président: Pourriez-vous nous dire à quoi correspondent les sommes de 8 500 \$, 2 200 \$ et 700 \$?

M. Onu: C'est le budget législatif pour tout projet de loi que le comité peut vouloir étudier. Si vous regardez la ventilation qui est donnée sous la rubrique «services professionnels et spéciaux», il y a la somme de 5 000 \$ que le comité peut utiliser s'il veut engager un expert-conseil qui ne travaille pas à la Bibliothèque du Parlement.

Le sénateur Roberge: C'est ce à quoi on peut s'attendre, compte tenu de ce qui s'est fait par le passé et des projets de loi à venir?

M. Onu: Compte tenu de la nature du comité. Le comité étudie les télécommunications et d'autres domaines assez techniques. Nous pourrions nous trouver dans une situation où nous allons vouloir engager quelqu'un à contrat.

Le président: La réponse est «oui», c'est fondé sur ce qu'on a vu par le passé. Ce n'est pas un chiffre gratuit. C'est fondé sur ce qui s'est produit par le passé.

M. Onu: Et sur le prix que les experts pourraient nous demander.

Le sénateur MacDonald: Comme le sénateur Spivak l'a dit, ce n'est pas un comité qui dépense beaucoup d'argent. Notre style a été prévisible par le passé. Nous avons tenu la plupart de nos séances à Ottawa.

M. Onu: Il y a aussi les frais d'inscription et les frais de déplacements. Il y a plusieurs congrès pendant l'année sur les questions du transport et des communications. Le comité peut

[Texte]

committee may wish to delegate someone to go to one of these conferences. The registration fees are fairly expensive. We have a bit of money to delegate either a member of the committee or staff to attend a conference. I should point out to you that even if you approve this and have it approved by the Committee on Internal Economy, we still have to go back to the Senate to get approval for travel. There are always safety checks, if you wish to call it that.

The point is that if we approve this, we at least have funds to register someone for a conference. Earlier this spring there was a conference on digital technology in Toronto and we could not delegate anyone to attend, as we did not have a budget. However, we can purchase the proceedings. We could use this budget, for example, to purchase proceedings of a conference.

Senator Spivak: Do I interpret correctly that if we pass this budget and then there is a conference to which the committee would like to send one person, the members of the Committee on Internal Economy can decide that it is not important and that the person cannot go?

Mr. Onu: No. We get approval for the budget from the Committee on Internal Economy. We have to go to the Senate for approval for travel. Any travel committee members do has to be approved by the Senate.

Senator Spivak: Does the whole budget not have to be approved by the Senate?

Mr. Onu: That too. We go to the Committee on Internal Economy first and then the Senate has to approve the budget.

Senator Spivak: Why do we not simplify this process?

The Chairman: Do I have a motion to adopt this legislative budget for \$11,000?

All those in favour?

Those contrary?

The motion is carried.

The next item is Canada-U.S. Air Agreement Study. This is a study that was started before the house adjourned. I would ask the Library of Parliament to give us a quick overview on what the study is about and what the issues are, then we can look into the budget.

Mr. Christopher: Last year the committee decided to look into the negotiations because they had been stalled for almost a year. That was basically due to the U.S. election. They reappoint their negotiators when a new administration comes in. There have not been any negotiations on the agreement for almost 18 months. Border communities all want the negotiations opened up. The business communities want the negotiations opened up so they can get better air service between Canada and the U.S. The U.S. ambassador wants them opened up.

[Translation]

vouloir y déléguer quelqu'un. L'inscription est assez coûteuse. Nous avons un peu d'argent pour déléguer soit un membre du comité, soit un membre du personnel. Je veux signaler à votre attention que si vous approuvez le budget et que le Comité de la régie interne fait de même, il faut encore aller au Sénat pour faire autoriser les déplacements. Il y a toujours des vérifications, si on peut utiliser ce terme.

L'idée, c'est que si nous approuvons ce budget, il y aura au moins de l'argent pour inscrire quelqu'un à un congrès. Ce printemps, il y a eu un congrès sur la technologie numérique à Toronto, mais nous n'avons pu y déléguer quelqu'un, faute de budget. Nous pouvons tout de même acheter les actes. Nous pourrions utiliser ce budget, par exemple, pour acquérir les actes d'un colloque.

Le sénateur Spivak: Ai-je bien compris si je dis que si nous adoptons ce budget et qu'il y a un congrès où le comité veut déléguer une personne, les membres du Comité de la régie interne peuvent décider que ce n'est pas important et que la personne ne peut y aller?

M. Onu: Non. Le Comité de la régie interne approuve le budget. Le Sénat approuve les déplacements. Tout déplacement des membres du comité doit être autorisé par le Sénat.

Le sénateur Spivak: Ce n'est pas le budget en entier qui doit être autorisé par le Sénat?

M. Onu: Oui, cela aussi. Nous nous adressons d'abord au Comité de la régie interne, et ensuite, au Sénat pour faire approuver le budget.

Le sénateur Spivak: Pourquoi ne pas simplifier la démarche?

Le président: Est-ce que quelqu'un propose l'adoption de ce budget législatif de 11 000 \$?

Qui est en faveur?

Qui est contre?

Adopté.

Le point suivant à l'ordre du jour est l'étude sur l'Entente aérienne entre le Canada et les États-Unis. C'est une étude que nous avons mise en branle avant que la Chambre ne suspende ses travaux. Je demanderais à la Bibliothèque du Parlement un survol rapide de l'étude et des enjeux. Ensuite, nous allons pouvoir étudier le budget.

M. Christopher: L'an dernier, le comité a décidé de se pencher sur les négociations parce qu'elles étaient au point fixe depuis presque un an. C'était surtout à cause des élections aux États-Unis. La nouvelle administration nomme un nouveau négociateur. Il n'y a pas eu de négociation à propos de l'entente depuis presque 18 mois. Les localités situées à la frontière veulent toutes que les négociations soient rouvertes. Le milieu des affaires veut que les négociations soient rouvertes pour qu'il y ait un meilleur service aérien entre le Canada et les États-Unis. L'ambassadeur américain veut qu'elles soient rouvertes.

[Text]

There was a presidential commission last year which recommended some liberalization in the air agreements, and they made some recommendations to that.

The committee at that time decided that it would be useful to look into the negotiations to see where they were and how things had changed in the year since they had been stalled.

Also, Air Canada now has a working agreement with Continental Airlines and Canadian Airlines has their working agreement and part ownership by American Airlines.

It was the thought of the committee to get their views on whether they wanted new factors put into the negotiations, or whether they were still interested in negotiations. That is where we are now.

The committee was slated to go to Washington last September, but everything was put on hold because of the election call.

The Chairman: The budget is before you. Do you want to say a few words about the budget?

Mr. Onu: This budget is based on the budget prepared last year and approved by the Committee on Internal Economy for the trip. It is probably a little bit less because there was an amount last year for hiring outside experts, if necessary.

There is an appendix outlining the costs of travel to Washington; air fare, et cetera. Most of the costs are related to travel to Washington for committee members.

Mr. Christopher: I might add that last year the committee agreed, prior to going to Washington, to hear from a series of witnesses in Ottawa, starting with the chief air negotiator, Daniel Molgat, to outline what had gone on, what the process was and the points they were caught up on. Then it was the intention to invite the Canadian Chamber of Commerce, the airlines, the Air Transport Association and the Minister of Transport to give us a briefing on his talks with the U.S. Secretary of Transportation, held two weeks ago. One of the main issues they talked about was the open skies negotiations.

Senator Atkins: Is this in U.S. or Canadian dollars?

Mr. Onu: This budget is in Canadian dollars. The cost for hotels in Washington and any travel down there has been converted taking the exchange rate into account. That is why hotels are pretty expensive. It is because it has been converted.

The Chairman: In terms of an air transport issue, I cannot think of anything more topical and on which our work and our study could be of more help, not only to the users like the airlines, but also to the government and other agencies.

Senator Roberge: Are you talking about travelling the week of June 13?

The Chairman: That is what this proposal suggests, yes.

[Traduction]

Une commission présidentielle a recommandé l'an dernier une certaine libéralisation des ententes aériennes. Ils ont fait des recommandations à ce sujet.

Le comité a décidé à ce moment-là qu'il serait utile de se pencher sur les négociations pour voir où on en était et comment les choses avaient évolué au cours de l'année où elles étaient au point fixe.

De même, Air Canada s'est entendu officiellement avec Continental Airlines, et les lignes aériennes Canadien se sont entendues officiellement avec American Airlines, qui a une participation dans la société.

Le comité voulait savoir s'ils voulaient intégrer des éléments nouveaux aux négociations et s'ils s'intéressent encore aux négociations. Voilà où nous en sommes.

Le comité devait se rendre à Washington en septembre dernier, mais tout a été mis en plan avec le déclenchement des élections.

Le président: Vous avez le budget devant vous. Voulez-vous parler un peu du budget?

M. Onu: Le budget est fondé sur le budget qui avait été préparé l'an dernier et approuvé par le Comité de la régie interne. Il est probablement un peu moins gros parce que, l'an dernier, il y avait de l'argent prévu pour engager un expert-conseil de l'externe, au besoin.

Il y a une annexe qui expose le coût du déplacement vers Washington: prix du billet d'avion et ainsi de suite. La plupart des coûts ont trait aux déplacements des membres du comité vers Washington.

M. Christopher: Puis-je ajouter que, l'an dernier, avant de se rendre à Washington, le comité a convenu d'accueillir une série de témoins à Ottawa, à commencer par le négociateur en chef, Daniel Molgat, pour savoir ce qui s'était passé, quelle était la démarche et sur quels points on achoppait. L'idée était d'inviter ensuite la Chambre de commerce du Canada, les compagnies aériennes, l'association du transport aérien et le ministre des Transports à nous faire un exposé sur ses pourparlers avec le secrétaire américain des Transports, qui ont eu lieu il y a deux semaines. Un des points principaux à l'ordre du jour était la négociation de l'accord «Ciel ouvert».

Le sénateur Atkins: Est-ce en dollars américains ou canadiens?

M. Onu: Le budget est en dollars canadiens. Le prix des hôtels à Washington et de tout déplacement là-bas a été converti, compte tenu du taux de change. C'est la raison pour laquelle les hôtels sont assez coûteux. C'est que les sommes ont été converties.

Le président: En parlant de la question du transport aérien, je ne peux penser à un sujet qui soit plus d'actualité et qui permettrait à nos travaux et à notre étude d'être plus utiles, non seulement pour les usagers, mais encore pour le gouvernement et d'autres organismes.

Le sénateur Roberge: Parlez-vous d'un voyage qui aurait lieu la semaine du 13 juin?

Le président: C'est ce qui proposé, oui.

[Texte]

Senator Roberge: And meeting all the witnesses before?

The Chairman: Yes. We would meet for a day or a day and a half in Ottawa prior to leaving for Washington. We would start out by hearing, once again, Mr. Molgat, former ambassador and the brother of Senator Molgat. He is an expert. He gave testimony before the committee previously. We have his evidence. We sent a copy to him and he said that things have changed since then and that he would be prepared to come back before the committee to give us an update.

The U.S. ambassador is extremely interested. He has said publicly that he cannot think of an issue that is more important to him here. He would like to see the negotiations reopened. He has been very encouraged by the fact that there is a possibility that this committee might look at this issue, travel to Washington, and file a report. The airlines; Air Canada, Canadian Airlines and others, welcome such a study by this committee.

There is strong support, and I have received no negative indication from anyone.

Senator Roberge: Could we get Molgat's past comments from the clerk?

The Chairman: We have the transcript of every word he gave. That is readily available.

Senator Bonnell: Could we all get a copy of that?

The Chairman: Yes. As well, there is a summary done by the Library of Parliament summarizing all the issues and what has taken place in the past.

Senator Bonnell: Can we all get a copy of that?

The Chairman: That has been sent to members already.

Senator Bonnell: I do not have mine. Can I get a copy?

Mr. Onu: Yes, you can.

The Chairman: Are there any further questions?

Senator MacDonald: Can I ask John Christopher how he really feels about the necessity of a trip to Washington?

Mr. Christopher: At the time the committee decided six months ago, it was the intention to hold hearings with all —

Senator Bonnell: This committee was not formed six months ago.

Mr. Christopher: Well, last June, I guess. Sorry.

Senator Bonnell: That is almost a year ago.

Mr. Christopher: You got me on that one, senator.

The committee wanted to hear the views of all the stakeholders down there and hear what they wanted to have in the negotiation process.

Changes have taken place on both sides. The U.S. has gone through a lot of changes too. There has been consolidation in the industry and the presidential commission that has called for a lot of changes in their regulatory regime. The committee thought it

[Translation]

Le sénateur Roberge: Et de rencontrer tous les témoins avant?

Le président: Oui. Nous aurions une réunion pendant un jour ou un jour et demi à Ottawa avant de partir pour Washington. Nous commencerions par accueillir, encore une fois, M. Molgat, ancien ambassadeur et frère du sénateur Molgat. C'est un spécialiste. Il a déjà comparu devant le comité. Nous avons déjà entendu ses témoignages. Nous lui avons fait parvenir un exemplaire, et il a affirmé que les choses avaient changé depuis et qu'il était prêt à venir faire le point devant le comité.

L'ambassadeur américain est extrêmement intéressé. Il a affirmé publiquement qu'il ne peut penser à une question qui lui paraîtrait plus importante ici. Il aimerait que les négociations soient rouvertes. Il est très encouragé à l'idée que notre comité pourrait étudier la question, se rendre à Washington et présenter un rapport. Les compagnies aériennes — Air Canada, Canadien et d'autres — accueillent favorablement cette étude du comité.

Le projet a beaucoup d'appuis, et je n'ai reçu aucune indication négative de qui que ce soit.

Le sénateur Roberge: Le greffier pourrait-il nous révéler les observations passées de M. Molgat?

Le président: Nous avons la transcription: tous les mots qu'il a prononcés. C'est facilement accessible.

Le sénateur Bonnell: Pourrions-nous tous en avoir un exemplaire?

Le président: Oui. De même, la Bibliothèque du Parlement a fait un résumé de toutes les questions et de ce qui s'est produit par le passé.

Le sénateur Bonnell: Pourrions-nous en avoir un exemplaire?

Le président: C'est déjà envoyé aux membres.

Le sénateur Bonnell: Je n'ai pas le mien. Puis-je avoir un exemplaire?

M. Onu: Oui.

Le président: Il y a-t-il d'autres questions?

Le sénateur MacDonald: Puis-je demander à John Christopher s'il croit qu'il est vraiment nécessaire de se rendre à Washington?

M. Christopher: Au moment où le comité a pris sa décision il y a six mois, l'intention était de tenir des séances avec tous —

Le sénateur Bonnell: Le comité n'était pas formé il y a six mois.

M. Christopher: Alors, c'était en juin dernier, j'imagine. Je m'excuse.

Le sénateur Bonnell: Cela fait presque un an.

M. Christopher: Vous m'avez bien eu, sénateur.

Le comité voulait connaître le point de vue de tous les intéressés là-bas et connaître ce qu'ils voulaient intégrer au processus de négociation.

Il y a eu des changements des deux côtés. Il y a eu beaucoup de changements aux États-Unis aussi. L'industrie a connu une certaine consolidation, et la commission présidentielle a demandé que leur régime réglementaire soit modifié considérablement. Le

[Text]

was worthwhile to get the views of the players down there and learn what they wanted in the negotiation package, and in our report we would make those recommendations to the Senate and the government.

Senator MacDonald: But John, this is a treaty we are talking about, and Transport is the only player, along with the Americans.

Mr. Christopher: Well no, they are not the only player any more. Three years ago the committee, in its report on open skies, opened up the process. It used to be that all that was involved was the chief air negotiator from External Affairs and an observer from Transport.

Now the airlines are involved. They have community observers. The process is more open than it was three years ago. More players are involved. It is not just the two departments on each side any more. The stakeholders now have more say in the process. They are involved in the process. That was the recommendation of the Commons committee that —

Senator MacDonald: I put that badly. I meant to say that those involved on the Canadian side — External Affairs, Transport, and the carriers — that is all that we can recommend. We were not going to go down and say, “Well, we heard from — what do we call the agencies in the States?”

Mr. Christopher: The Federal Aviation Authority and the U.S. Department of Transport.

Senator MacDonald: What can they possibly say that will have an influence on us?

Mr. Christopher: They may say they are not for the phase-in period anymore. One of the stumbling blocks was that Canada wants a five- to seven-year phase-in period, and the United States wants a three-year period. They really do not want any phase-in period. They want to open it right up.

Their view may have changed now that American Airlines is basically controlling Canadian Airlines. The situation may have changed. Air Canada's position may not be the same now that they have this partnership with Continental. These are the kinds of things the committee was interested in looking at.

Senator MacDonald: I will drop the subject, except to say that all the information we need we can get here.

Senator Roberge: Once you gather this information, what do you do with it?

Mr. Christopher: You make a report, and you report it to the Senate. The Senate goes to the minister. All you can do is recommend. It is the same on the Commons side.

Senator Roberge: In a situation such as that, should it not be a joint committee? I am still new and I am trying to figure this out. If you are going to make a recommendation and it does not

[Traduction]

comité croyait qu'il serait utile de connaître le point de vue des intéressés là-bas et d'apprendre ce qu'ils voulaient intégrer aux négociations. Dans notre rapport, nous formulerions les recommandations au Sénat et au gouvernement.

Le sénateur MacDonald: Mais John, nous parlons d'un traité, et les seuls intéressés sont le ministre des Transports et les Américains.

M. Christopher: Eh bien, non, ce ne sont plus les seuls intéressés. Il y a trois ans, le comité a décidé, dans son rapport sur l'accord «Cielles ouverts» d'ouvrir le processus. Auparavant, il n'y avait que le directeur des négociations aériennes au ministère des Affaires étrangères et un observateur du ministère des Transports.

Maintenant, les compagnies aériennes sont entrées dans la partie. Il y a des observateurs membres du grand public. Le processus est plus ouvert qu'il ne l'était il y a trois ans. Il y a un plus grand nombre d'intervenants. Il ne s'agit plus seulement des deux ministères, de chaque côté. Les intéressés ont maintenant davantage voix au chapitre. Ils participent davantage au processus. C'était la recommandation du comité des Communes, que —

Le sénateur MacDonald: Je me suis mal exprimé. Je voulais dire que ceux qui y participent du côté du Canada — les Affaires étrangères, Transports et les transporteurs — c'est tout ce que nous pouvons recommander. Nous n'allions pas là-bas pour dire: «Eh bien, nous avons entendu —» Comment appelle-t-on les agences aux États-Unis?

M. Christopher: La Federal Aviation Authority et le U.S. Department of Transport.

Le sénateur MacDonald: Que pourraient-ils bien dire qui nous influencerait?

M. Christopher: Ils pourraient dire qu'ils ne sont plus en faveur de la période de mise en oeuvre progressive. Une des pierres d'achoppement, c'était que le Canada voulait une période de mise en oeuvre progressive de cinq à sept ans et que les États-Unis voulaient une période de trois ans. En fait, ils ne voulaient pas vraiment de période de mise en oeuvre. Ils voulaient ouvrir les choses tout de suite.

Ils ont peut-être changé d'avis maintenant que American Airlines contrôle pour l'essentiel les lignes aériennes Canadien. La situation a peut-être changé. Le point de vue de Air Canada n'est peut-être plus le même, maintenant qu'il est associé à Continental Airlines. Voilà le genre de chose que le comité voulait étudier.

Le sénateur MacDonald: Je vais laisser tomber, sauf pour dire que nous pouvons obtenir ici-même tous les renseignements qu'ils nous faut.

Le sénateur Roberge: Une fois que vous réunissez ces renseignements, qu'en faites-vous?

M. Christopher: On fait un rapport et on le présente au Sénat. Le Sénat s'adresse à son tour au ministre. Tout ce qu'on peut faire, c'est formuler des recommandations. C'est la même chose du côté des Communes.

Le sénateur Roberge: Dans un tel cas, est-ce qu'il ne devrait pas y avoir un comité mixte? Il n'y a pas encore longtemps que je suis là et j'essaie de m'y retrouver. Si on fait une

[Texte]

get to the Minister of Foreign Affairs or the Minister of Transport, what are you going to do? Are you defeating the purpose?

Senator Johnson: Has a Commons committee gone to the States to study this issue?

Mr. Christopher: Yes, a separate Commons committee went.

Senator Spivak: The Senate may have a different perspective.

Senator Bonnell: Although I do not have a copy of what Daniel Molgat said, he has apparently told someone that things have changed. Senator MacDonald suggests that what we should do is recommend what Canadian industry wants and never mind what Washington wants. They have enough big elephants down there to swap us up anyway. Why do we not get Mr. Molgat here first and get him to tell us what the changes have been?

Senator Johnson: He would obviously know about the Commons committee. When did it go the U.S.?

Mr. Christopher: Three years ago.

Senator Bonnell: Things have changed since then.

Senator Johnson: Yes, things have changed, but does the Commons have any intention of sending another delegation?

Mr. Christopher: No.

Senator Johnson: Therefore, we could learn from Mr. Molgat if this is an essential thing for us to do.

Senator Bonnell: Why do we not get him here next week while Senator MacDonald and Mr. Shaw are writing their report?

Senator Spivak: I am hearing musings. What are your opinions? Should we go to Washington, or should we hear Mr. Molgat first?

Senator MacDonald: The idea of this committee going to Washington on an Open Skies investigation is the biggest boondoggle I have ever heard any committee involved in! The biggest!

Senator Johnson: There are bigger ones.

Senator Adams: I have had experience with Transport and Energy going to Washington. We get a lot of information from Americans in Washington. Mr. Molgat can perhaps explain some of this to us, but we have to meet with the people who make the decisions.

I have been making trips to Washington for 10 years, and I have received a lot of information during that time. If we talk to the people who make the decisions, we will have more information to back up the report.

The Chairman: The chair is in the hands of the committee. What are the wishes of the committee in relation to this proposed study?

[Translation]

recommandation, mais qu'elle ne se rend pas au ministre des Affaires étrangères ou au ministre des Transports, à quoi bon? N'est-ce pas inutile?

Le sénateur Johnson: Est-ce qu'il y a un comité des Communes qui s'est rendu aux États-Unis pour étudier cette question?

M. Christopher: Oui, un comité des Communes distinct s'y est rendu.

Le sénateur Spivak: Le Sénat peut être une perspective différente.

Le sénateur Bonnell: Je n'ai pas de copie du témoignage de Daniel Molgat, mais il a apparemment dit à quelqu'un que les choses avaient changé. Le sénateur MacDonald propose que nous recommandions ce que veut l'industrie canadienne, sans tenir compte du tout de ce que veut Washington. Ils sont assez gros là-bas pour nous ramasser de toute façon. Pourquoi ne pas inviter d'abord M. Molgat et lui faire dire quels ont été les changements?

Le sénateur Johnson: Il serait manifestement au courant du comité des Communes. À quel moment ce comité s'est-il rendu aux États-Unis?

M. Christopher: Il y a trois ans.

Le sénateur Bonnell: Les choses ont changé depuis.

Le sénateur Johnson: Oui, les choses ont changé, mais les Communes ont-elles l'intention d'envoyer une autre délégation?

M. Christopher: Non.

Le sénateur Johnson: M. Molgat pourrait donc nous dire s'il est essentiel pour nous de faire cela.

Le sénateur Bonnell: Pourquoi ne pas l'inviter la semaine prochaine, tandis que le sénateur MacDonald et M. Shaw rédigent leur rapport?

Le sénateur Spivak: J'entends des idées. Qu'en pensez-vous? Devrions-nous aller à Washington ou devrions-nous entendre d'abord M. Molgat?

Le sénateur MacDonald: L'idée que notre comité se rende à Washington pour faire enquête sur l'accord «Ciel ouvert» est la plus grande futilité que j'aie jamais entendu envisager par un comité! La plus grande!

Le sénateur Johnson: Il y en a de plus grandes.

Le sénateur Adams: J'ai connu des cas où le ministère des Transports et le ministère de l'Énergie sont allés à Washington. Nous avons obtenu beaucoup d'informations des Américains, à Washington. M. Molgat peut peut-être nous expliquer certaines choses, mais nous devons rencontrer les gens qui prennent les décisions.

Je fais des voyages à Washington depuis dix ans, et j'ai reçu beaucoup d'informations durant ce temps. Si nous parlons aux gens qui prennent les décisions, nous allons avoir plus d'informations pour étayer le rapport.

Le président: À vous de jouer. Que souhaite faire le comité en rapport avec l'étude proposée?

[Text]

Senator Bonnell: To invite Mr. Molgat.

The Chairman: Is that the wish?

Senator MacDonald: Can we finish the RCI report? We can do that. That does not involve the whole committee.

The Chairman: I was going to come back to that matter after we finished dealing with this issue. Let us finish with this issue first and get a consensus. I hear people saying they do not approve of the budget or the study, but they want to bring Mr. Molgat before this committee and have him outline what the current issues are. That is what I hear.

Senator Spivak: Just one second. I heard that we should not travel, but I did not hear people say they are not interested in the study.

We do have a situation in Canada which has changed and which affects this nation profoundly in terms of the two mergers with the Americans. I do not think we could be looking at a more important issue. I am not in favour of "no study". I am in favour of "a study". I do not care about the trip to Washington. It might be outlined in a different manner.

We are not fulfilling our responsibilities as a Senate committee if we do not study one of the most important transportation issues to affect this country in a long time.

The Chairman: The chair is in the hands of the committee. What is the wish of the committee?

Senator Spivak: Has someone made a motion?

The Chairman: You have the floor.

Senator Spivak: I move that we hear Daniel Molgat in order to clarify the terms of reference for the Canada-U.S. Air Agreement.

The Chairman: You have heard the motion. Is that the wish of the committee?

Senator MacDonald: I started to make a point a minute ago, and you said, "Just a second, we will come to that."

All I want to do is find out what we are doing first and how we are doing it. Are we going to Vancouver hopefully by the end of June? We are coming back here on the 24th of May, apparently. We have that week to hear all of our Ottawa witnesses and then we go to Vancouver.

Or are we going to Washington first? I suggest that Washington is a boondoggle anyway. We should settle, given what Senator Carney has said, and decide what we will do and in what priority. We can hear from Daniel Molgat any time.

Senator Spivak: I did not put a time frame on my motion. This is a statement of what I think the committee might do. A time frame is not a matter of concern to me.

[Traduction]

Le sénateur Bonnell: Inviter M. Molgat

Le président: C'est ce que vous voulez?

Le sénateur MacDonald: Pouvons-nous finir le rapport sur RCI? Nous pouvons faire cela. Ce n'est pas le comité entier qui doit y participer.

Le président: J'allais revenir à cette question-là après que nous aurions traité de cette question-ci. Finissons-en d'abord avec cette question et entendons-nous. J'entends des gens dire qu'ils ne sont pas d'accord avec le budget ou avec l'étude, mais ils veulent convoquer M. Molgat et lui faire exposer les questions de l'heure. C'est ce que j'entends.

Le sénateur Spivak: Un instant. J'ai entendu dire que nous ne devrions pas nous déplacer, mais je n'ai pas entendu dire que nous ne nous intéressions pas à l'étude.

Il est vrai que la situation a changé au Canada et qu'il y a deux fusions avec les Américains qui ont des répercussions profondes sur le pays. Je ne crois pas qu'il puisse y avoir une question plus importante. Je ne suis pas en faveur de l'idée de ne pas faire d'étude. Je suis en faveur d'une étude. Le voyage à Washington m'indiffère. Les questions peuvent être exposées d'une autre façon.

Nous ne nous acquittons pas de nos responsabilités en tant que comité du Sénat si nous n'étudions pas une des questions les plus importantes qui ait touché notre pays depuis longtemps dans le domaine des transports.

Le président: À vous de jouer. Que voulez-vous faire?

Le sénateur Spivak: Quelqu'un a-t-il présenté une motion?

Le président: Vous avez la parole.

Le sénateur Spivak: Je propose que nous convoquions Daniel Molgat pour qu'il clarifie les modalités de l'Entente aérienne canado-américaine.

Le président: Vous avez entendu la proposition. Que veut faire le comité?

Le sénateur MacDonald: J'avais commencé à dire quelque chose il y a une minute, et vous avez dit: «Un instant, nous allons y arriver.»

Tout ce que je veux, c'est savoir ce que nous allons faire en premier et comment nous allons nous y prendre. Allons-nous nous rendre à Vancouver, il est à espérer d'ici la fin du mois de juin? Nous revenons ici le 24 mai, apparemment. Nous avons cette semaine-là pour accueillir tous nos témoins à Ottawa, puis pour nous rendre à Vancouver.

Où allons-nous à Washington en premier? Je vous dis qu'il est inutile d'aller à Washington de toute façon. Nous devrions trancher, compte tenu de ce que le sénateur Carney a dit, et décider ce qu'il faut faire et dans quel ordre. Nous pouvons obtenir le témoignage de Daniel Molgat n'importe quand.

Le sénateur Spivak: Je n'ai pas associé de délai à ma proposition. J'énonce ce que le comité pourrait faire. Le délai ne me préoccupe pas.

[Texte]

The Chairman: The item of first priority is to complete the study on Radio Canada International. I will be speaking to Senator Perrault following this meeting and telling him what the committee has said about his suggestions. It is my hope that we can wrap up the Radio Canada International study in terms of witnesses and have a meeting of this committee to decide what form and what conclusions the report will take. I would like to see that take place the next time the Senate sits, which I think will be around the week of May 24. So that is Radio Canada International.

In relation to the lighthouse study, the suggestion was made that the committee wants to hear, here in Ottawa, from members of the Department of Transport and from members of the Coast Guard to have a delineation of the issues. The budget, as submitted by Senator Carney, was not accepted, not adopted, and cannot go forward to Internal Economy. That is what I heard on that. Of course, no money can be spent without a budget. So nothing can be done in relation to the lighthouse study until there is approval of a budget. That is what I heard.

Senator Atkins: I think you are looking for a work plan.

Senator Johnson: I do not think that is what you heard from Senator Carney.

The Chairman: What did you hear?

Senator Johnson: I heard that it has already been approved by the Senate. She came here with a budget, and the motion put forward was that the budget be approved, minus the air travel. That was the motion by Senator Spivak. There is no agreement on whether the thing should proceed at all around the table.

The Chairman: It did not carry.

Senator Johnson: It was not voted on.

Senator Atkins: Mr. Chairman, on the lighthouse study, why can we not put forward, for the next meeting, a work plan that suggests that we hear witnesses here and then a proposal that includes a trip to B.C. with an amended budget. Let us get one thing clear. When we talk about going on points, that refers to senators going on points. There are other people who go with us who have to be included in that budget. It is not a matter of simply wiping out transportation costs.

Senator Johnson: Who goes with you?

Senator Atkins: I assume there is a clerk. We have to think it out. I think we should have a plan presented at our next meeting and discuss it and agree or disagree on what is presented to us.

Senator Johnson: Can we not do that now?

Senator Adams: Mr. Chairman, it is not usually expected that all members of the committee would go to each place. I usually get a letter from the committee clerk asking whether I want to go. If I have another engagement, I just reply that I cannot go. I do not expect that the entire committee has to go.

[Translation]

Le président: Il faut terminer en premier lieu l'étude sur Radio-Canada International. Je vais m'adresser au sénateur Perrault après la réunion pour lui révéler ce que le comité a dit au sujet de ses propositions. J'espère que nous allons pouvoir finir d'accueillir les témoins en rapport avec l'étude sur Radio-Canada International et organiser une réunion du présent comité pour décider de la forme et des conclusions du rapport. J'aimerais que cela puisse se faire la prochaine fois où le Sénat va siéger, ce qui sera, je crois, autour de la semaine du 24 mai. Voilà pour Radio-Canada International.

Quant à l'étude sur les phares gardés, il a été proposé que le comité recueille le témoignage, ici même à Ottawa, de membres du ministère des Transports et de la Garde côtière pour bien cerner les enjeux. Le budget, tel que le sénateur Carney l'a présenté, n'a pas été accepté, ni adopté, et ne peut pas être présenté au Comité de la régie interne. C'est ce que j'ai entendu. Bien sûr, on ne peut avoir des dépenses sans budget. Il n'y a donc rien qui puisse se faire en rapport avec l'étude sur les phares gardés jusqu'au moment où le budget sera approuvé. C'est ce que j'ai entendu.

Le sénateur Atkins: Je crois que vous cherchez à établir un plan de travail.

Le sénateur Johnson: Je ne crois pas que ce soit cela que le sénateur Carney ait dit.

Le président: Qu'avez-vous entendu, vous-même?

Le sénateur Johnson: J'ai entendu dire que le Sénat l'avait déjà approuvé. Elle est arrivée ici avec un budget en main, et la motion a été présentée pour que le budget soit approuvé, moins les frais de déplacement. C'était une motion du sénateur Spivak. On ne s'est pas entendu, autour de la table, pour dire si la chose devrait se faire.

Le président: La motion n'a pas été adoptée.

Le sénateur Johnson: Il n'y a pas eu de vote.

Le sénateur Atkins: Monsieur le président, à propos de l'étude sur les phares gardés, pourquoi ne présentons-nous pas, à la prochaine réunion, un plan de travail qui propose d'accueillir ici des témoins et de nous rendre ensuite en Colombie-Britannique avec un budget modifié. Tirons une chose au clair. Quand nous parlons d'utiliser nos points, nous parlons des déplacements des sénateurs. Il y a d'autres personnes qui nous accompagnent, et il faut le prévoir dans le budget. Il ne s'agit pas simplement d'éliminer le coût du transport.

Le sénateur Johnson: Qui vous accompagne?

Le sénateur Atkins: Un greffier, je présume. Nous devons y penser. Je crois que nous devrions présenter un plan à la prochaine réunion et en discuter, puis analyser ou rejeter ce qui nous est présenté.

Le sénateur Johnson: Nous ne pouvons pas le faire maintenant?

Le sénateur Adams: Monsieur le président, on ne s'attend pas habituellement que tous les membres du comité se rendent à chaque endroit. Je reçois habituellement une lettre de la part du greffier du comité, qui me demande si je veux y aller. Si j'ai un autre engagement, je réponds que je ne peux pas y aller. Je ne

[Text]

Maybe two or three senators would go. We do not have the money for all of us to go at once. Perhaps two or three senators and a few staff should go. Those who are interested in lighthouses should go and those who are not, should not go.

Senator Bonnell: Some years ago a Senate committee travelled to Alberta, the Northwest Territories, the Yukon, close to Rankin Inlet, to Alaska, and back home. We took a transport plane. The transport dropped us at each place where we had business and then brought us home.

This lighthouse issues falls under the Department of Transport. They might be able to supply us with a plane to transport 10 or 12 of us, and maybe helicopters to take us out to these lighthouses. Perhaps two or three of us could go to each lighthouse.

Senator Johnson: It would have to stop all across Canada to pick up everyone. That does not make any sense.

Senator Bonnell: No, we will leave from Ottawa. We will drop down to Vancouver and take a helicopter to the various lighthouses. They are all very close,

Senator Johnson: It would cost a quarter of that for someone to go from Winnipeg to Vancouver, if we are talking that kind of detail.

Senator Bonnell: You are going to come to Ottawa first. You have a free trip to Ottawa.

Senator Johnson: Thanks, I will just go straight to Vancouver.

Senator Bonnell: Well you can use your points. That will be all right.

A few weeks ago I was with a Canada-Europe group. The Department of Transport supplied helicopters and flew us to Clayoquot Sound to see the rain forest and so forth. They might fly us on their helicopters to these little outposts, since we are studying transport.

Senator Johnson: Is it the will of the committee, mandated by the Senate, that we proceed with lighthouse work at all?

Senator Bonnell: We do not have a choice.

Senator Johnson: Okay, we have to do that. Senator Atkins said that we should revisit this next time with the budget. The problem is being there at the right time in terms of the seasonal aspect. Can that be accommodated and could we also get the budget revised by the next time we meet? That is the question we have to ask ourselves at this time.

Senator Bonnell: Can we go to Washington in the meantime?

Senator Johnson: No. Washington is a boondoggle and you ain't got no points.

[Traduction]

m'attends pas à ce que le comité en entier y aille. Deux ou trois sénateurs pourraient peut-être y aller. Nous n'avons pas les moyens pour que tout le monde y aille. Deux ou trois sénateurs peut-être, et quelques membres du personnel, pourraient y aller. Ceux qui s'intéressent aux phares pourraient y aller, et ceux qui ne s'intéressent ne devraient pas y aller.

Le sénateur Bonnell: Il y a un certain temps, un comité du Sénat s'est rendu en Alberta, dans les Territoires du Nord-Ouest, au Yukon, près de Rankin Inlet, en Alaska, puis est revenu. Nous avons pris l'avion. L'avion a déposé chacun d'entre nous à l'endroit où nous avions affaire puis il nous a ramené à la maison.

La question des phares relève du ministère des Transports. Il va peut-être pouvoir fournir un avion qui peut nous transporter, dix ou douze d'entre nous, ou peut-être un hélicoptère pour nous amener aux phares. Deux ou trois d'entre nous pourraient peut-être aller à chacun des phares.

Le sénateur Johnson: Il faudrait s'arrêter partout au Canada pour prendre tout le monde. Cela n'a pas de sens.

Le sénateur Bonnell: Non, nous allons partir d'Ottawa. Nous allons atterrir à Vancouver, puis prendre un hélicoptère vers les différents phares. Ils sont tous très près les uns des autres.

Le sénateur Johnson: Pour le quart du prix, quelqu'un pourrait aller de Winnipeg à Vancouver, si nous voulons parler de ce genre de détail.

Le sénateur Bonnell: Vous allez venir à Ottawa d'abord. Vous avez un voyage gratuit à Ottawa.

Le sénateur Johnson: Merci, je vais aller directement à Vancouver.

Le sénateur Bonnell: Eh bien, vous pouvez utiliser vos points. Ce sera correct.

Il y a quelques semaines, j'ai accompagné un groupe d'échange Canada-Europe. Le ministère des Transports a fourni les hélicoptères qui nous ont transportés à la baie Clayoquot pour y voir la forêt ombrophile et ainsi de suite. Il pourrait nous transporter par hélicoptère dans ces petits hameaux isolés puisque nous étudions la question des transports.

Le sénateur Johnson: Le comité veut-il vraiment, selon les directives du Sénat, procéder à l'étude sur les phares?

Le sénateur Bonnell: Nous n'avons pas le choix.

Le sénateur Johnson: D'accord, nous devons le faire. Le sénateur Atkins dit que nous devrions nous pencher sur la question de nouveau, la prochaine fois avec le budget. La difficulté, c'est de s'y rendre au bon moment, quant à la saison. Est-il possible d'en tenir compte et est-il possible aussi de faire réviser le budget en prévision de la prochaine réunion? C'est la question que nous devons nous poser aujourd'hui.

Le sénateur Bonnell: Pouvons-nous aller à Washington entre-temps?

Le sénateur Johnson: Non. Washington, c'est futile, et vous n'avez pas de points.

[Texte]

Senator Spivak: On the question of a work plan, it seemed Senator Carney already had a work plan for us. It is just the budget.

Senator Atkins: She made the assumption that we would have certain witnesses here. She did not have a work plan for that.

Senator Spivak: Okay, fair point. The only thing is, if we are not sitting next week, this delays it until the last week in May. Is there then time to arrange it for the middle of June?

The Chairman: If the committee does not agree when we meet during the week of the 24th, then any chance of doing anything in the summer is over.

Senator Spivak: That is true, but if we agree that week, do we still have time to proceed in June?

Senator Roberge: She said June, but those people have been waiting for us for two years to get out there for hearings. What is wrong with July?

Senator Spivak: Well, whatever time frame. Is there enough time if we delay this that week?

The Chairman: I do not think so.

Senator Bonnell: Maybe we should submit the budget as Senator Carney tried to give it to us, and if we have to spend it all, then we have to spend it. If we do not have to spend it all, we will not spend it. However, if we submit the budget and get it into the next meeting of the Committee on Internal Economy and they can turn us down or —

The Chairman: The next meeting of the Committee on Internal Economy is tomorrow morning at 9:30.

Senator Bonnell: You will be there tomorrow morning. That will be good.

The Chairman: Are you moving that?

Senator Bonnell: I move that the original budget be submitted to the Committee on Internal Economy.

The Chairman: All in favour of the motion, raise your hand. Contrary minded?

Motion carried.

Senator Bonnell: Put a good argument together. Don't say that the researchers told you.

The Chairman: The next item is the Canada-U.S. Air Agreement. Senator Johnson was just saying that we did not have an option but to proceed with the lighthouse study, and absolutely the same argument can be made about the Canada-U.S. Air Agreement study, which received Senate approval.

Senator MacDonald: The mandate that Senator Carney got makes no reference to travel. It makes no reference to anything like that which is contained in the budget. That is not in her

[Translation]

Le sénateur Spivak: À propos du plan de travail, il me semble que le sénateur Carney en a déjà présenté un pour août. C'est seulement le budget qui est en jeu.

Le sénateur Atkins: Elle a présumé que nous aurions quelques témoins ici. Elle n'a pas de plan de travail pour cela.

Le sénateur Spivak: Je vous le concède. Le hic, c'est que si nous ne siégeons pas la semaine prochaine, cela est reporté jusqu'à la dernière semaine du mois de mai. Est-il possible de le prévoir pour la mi-juin?

Le président: Si le comité ne s'entend pas sur la question à notre réunion de la semaine du 24, alors il ne sera plus possible de faire quoi que ce soit au cours de l'été.

Le sénateur Spivak: C'est juste, mais si nous nous entendons au cours de cette semaine-là, y aura-t-il encore assez de temps pour agir en juin?

Le sénateur Roberge: Elle dit «juin» mais ces gens attendent depuis deux ans que nous nous dérangions pour tenir des audiences. Pourquoi pas juillet?

Le sénateur Spivak: Enfin, quelle que soit la date. Y aura-t-il encore du temps si nous reportons la question à ce moment-là?

Le président: Je ne crois pas.

Le sénateur Bonnell: Nous devrions peut-être présenter le budget que le sénateur Carney nous a proposé et, si nous devons tout dépenser, nous devons tout dépenser. Si nous ne sommes pas obligés de tout dépenser, nous n'allons pas tout dépenser. Tout de même, si nous proposons le budget et nous le présentons à la prochaine réunion du Comité de la régie interne, ils peuvent refuser ou —

Le président: La prochaine réunion du Comité de régie interne aura lieu demain matin, à 9 h 30.

Le sénateur Bonnell: Vous y serez demain matin. C'est bon.

Le président: Est-ce une proposition?

Le sénateur Bonnell: Je propose que le budget original soit présenté au Comité de la régie interne.

Le président: Je demande le vote à main levée, s'il vous plaît. Qui est contre?

Adopté.

Le sénateur Bonnell: Soyez convaincant. Ne dites pas que ce sont les chercheurs qui vous l'ont dit.

Le président: Le point suivant à l'ordre du jour est l'Entente aérienne entre le Canada et les États-Unis. Le sénateur Johnson disait justement que nous n'avions pas le choix que de procéder à l'étude sur les phares gardés, et le même argument peut être invoqué à propos de l'étude sur l'entente aérienne canado-américaine, qui a reçu l'approbation du Sénat.

Le sénateur MacDonald: Le mandat donné au sénateur Carney ne fait pas allusion à un voyage. Il fait allusion à rien de ce qui est contenu dans le budget. Ce n'est pas dans son mandat.

[Text]

mandate. This is a general mandate. We could stay in Ottawa and do the whole thing, theoretically. The same thing applies to this.

We are not mandated to go anywhere or do anything. We are just mandated to study the matter.

Senator Spivak: Exactly. That is the motion I have made. It includes nothing about travel at all. There is no travel in the motion I moved a few minutes ago. It was just that we should do the study, but ask Mr. Molgat to come here to clarify the terms of reference, since things have changed.

The Chairman: What about the proposed budget?

Senator Spivak: That is for someone else to decide. I do not know. If we are not going to go to Washington, then just take that part out and leave everything else in.

Senator Roberge: Why can we not meet Molgat first and decide afterwards? Is that possible within the normal structures?

Senator Johnson: We have a work plan here.

The Chairman: The intention was to meet senior legislators and members of Congress who will not be available at the end of June or in July and August. They will be gone. The plan was that, if the budget was approved, it would be possible to make the trip during the week of June 13. At that time the senior officials, in the bureaucracy and in government, would be available to meet with the committee.

Senator Johnson: Is the Washington trip an entire week?

Senator Adams: Four days.

Mr. Chairman, has that budget not been to Internal Economy yet?

The Chairman: This budget is almost identical to the budget approved by Internal Economy last year before the election. The trip had been approved. The study —

Senator Roberge: It was approved by this committee?

The Chairman: It was approved by this committee, the Senate and Internal Economy.

Senator Spivak: So let us put it forward.

Senator Johnson: Why do you have to go back again?

Senator Spivak: Because there is a new deal. If we do not go ahead with it, we do not have a budget.

Senator Adams: I move we accept the budget.

The Chairman: It is moved by senator Adams that the budget be approved.

All in favour, raise your hands?

Contrary minded, raise your hands?

Abstentions, raise your hands?

[Traduction]

C'est un mandat général. Nous pourrions rester à Ottawa et tout faire, en théorie. La même chose s'applique ici.

Nous ne sommes pas mandatés pour voyager ni pour faire quoi que ce soit. Nous sommes seulement mandatés pour procéder à l'étude.

Le sénateur Spivak: Tout à fait. C'est la motion que j'ai présentée. Il n'y est pas du tout question de voyage. Il n'est pas question de voyage dans la motion que j'ai présentée il y a quelques minutes. C'est seulement que nous devrions effectuer l'étude, mais demander à M. Molgat de venir éclaircir l'accord, car les choses ont changé.

Le président: Qu'en est-il du budget proposé?

Le sénateur Spivak: C'est à quelqu'un d'autre de décider. Je ne sais pas. Si nous n'allons pas à Washington, supprimez donc cet élément et laissez tout le reste.

Le sénateur Roberge: Pourquoi n'est-il pas possible de rencontrer Molgat en premier et de décider ensuite? Est-ce possible selon les structures normales?

Le sénateur Johnson: Nous avons ici un plan de travail.

Le président: Le but était de rencontrer les membres chevronnés de l'Assemblée législative et les membres du Congrès, qui ne seront pas là à la fin du mois de juin ou encore en juillet et en août. Ils seront partis. Le plan était le suivant: si le budget est autorisé, il est possible de faire le voyage au cours de la semaine du 13 juin. À ce moment-là, les hauts fonctionnaires de la bureaucratie et du gouvernement seraient là pour rencontrer le comité.

Le sénateur Johnson: Le voyage à Washington prendrait-il une semaine entière?

Le sénateur Adams: Il prendrait quatre jours.

Monsieur le président, est-ce que le budget n'a pas encore été présenté au bureau de la Régie interne?

Le président: Ce budget est presque identique à celui que le Bureau de la régie interne a autorisé l'an dernier avant les élections. Le voyage avait été approuvé. L'étude —

Le sénateur Roberge: Cela avait été approuvé par notre comité?

Le président: Cela avait été approuvé par notre comité, par le Sénat et par le Comité de la régie interne.

Le sénateur Spivak: Proposons-donc ce budget.

Le sénateur Johnson: Pourquoi faut-il y retourner?

Le sénateur Spivak: Parce que c'est un nouvel accord. Si nous n'allons pas de l'avant, nous n'avons pas de budget.

Le sénateur Adams: Je propose que nous acceptions le budget.

Le président: Le sénateur Adams propose que le budget soit approuvé.

Que ceux qui sont d'accord lèvent la main.

Que ceux qui sont en désaccord lèvent la main.

Les abstentions?

[Texte]

The chairman votes in favour.

Motion carried.

The suggestion was made that in relation to the study of Radio Canada International we put before Internal Economy a proposed budget for \$1,500. We may not need it, but in the event we do need money, it would prevent us from spending money we do not have. Is there agreement that we put in a budget for \$1,500?

All in favour?

Contrary minded?

Motion carried.

We have for some time been trying to get both the Minister of Communications and the Minister of Transport to come before this committee. The Minister of Transport has agreed to come on June 1. Questions on a number of transportation issues are being prepared and will be circulated to senators well in advance of the minister coming. We are still trying to get Minister Manley on the communications side.

Senator Atkins: On the issue of the Minister of Transportation appearing before us, if we are going to get the Pearson bill, do we want him here before we get the bill?

Senator Roberge: It would not come before the fall?

Senator Atkins: Oh, no. There is anticipation that we could have the bill in the next two weeks, is there not?

The Chairman: Yes, Bill C-22.

Senator Spivak: Will he not come back for that?

Senator Atkins: How many times do you get the Minister of Transport to appear before us? I do not know the answer to that.

Senator Spivak: You used to be able to get him all the time.

Senator Atkins: I am just raising the point. I do not know. That will be a critical and interesting issue. It relates to the bill, and it is a specific reason to have him meet this committee.

The Chairman: There is a very good chance that he would agree to meet the committee on that particular bill, but he is certainly prepared to come on June 1.

I report to the committee that we are still trying to get Minister Manley to come on communications issues as well.

That completes the agenda.

Senator MacDonald: I have one question for you, Mr. Chairman. Do you have approval for two budgets?

Senator Bonnell: Three.

Senator MacDonald: Three budgets.

Do you propose to call, on the week starting May 24, witnesses with respect to Open Skies for as many days as required, or do

[Translation]

Le président se prononce en faveur de la motion.

La motion est adoptée.

Il a été proposé, en rapport avec l'étude sur Radio-Canada International, que nous propositions un budget de 1 500 \$ au Comité de la régie interne. Nous n'allons peut-être pas en avoir besoin, mais dans l'éventualité où il nous faudra de l'argent, cela nous empêcherait de dépenser de l'argent que nous n'avons pas. Est-il convenu que nous allons présenter un budget de 1 500 \$?

D'accord?

En désaccord?

La motion est adoptée.

Nous essayons depuis un certain temps de convoquer le ministre des Communications, et le ministre des Transports. Le ministre des Transports a accepté de venir témoigner le 1^{er} juin. Les questions sur plusieurs aspects du domaine des transports sont en préparation et seront transmises aux sénateurs bien à l'avance. Nous essayons encore d'obtenir que le ministre Manley se présente, celui des Communications.

Le sénateur Atkins: À propos du témoignage du ministre des Transports, si nous allons être saisi du projet de loi Pearson, voulons-nous qu'il témoigne avant que nous l'ayons?

Le sénateur Roberge: Ce ne serait pas avant l'automne?

Le sénateur Atkins: Oh, non. Il est à prévoir que nous allons recevoir le projet de loi dans les deux prochaines semaines, non?

Le président: Oui, le projet de loi C-22.

Le sénateur Spivak: Ne va-t-il pas revenir en rapport avec ce projet de loi?

Le sénateur Atkins: Combien de fois faut-il faire comparaître le ministre des Transports? Je ne connais pas la réponse à cette question.

Le sénateur Spivak: Avant, on pouvait le faire venir tout le temps.

Le sénateur Atkins: Je soulève seulement le point. Je ne sais pas. Ce sera une question critique et intéressante. Cela a trait au projet de loi, et c'est une raison précise de lui demander de venir voir le comité.

Le président: Les chances qu'il accepte de témoigner devant le comité à propos de ce projet de loi sont très bonnes, mais il est certainement prêt à venir ici le 1^{er} juin.

Je signale au comité que nous essayons encore d'obtenir que le ministre des Communications, Manley, vienne comparaître.

Voilà pour l'ordre du jour.

Le sénateur MacDonald: Je veux vous poser une question, monsieur le président. Vous avez deux budgets qui ont été approuvés, n'est-ce pas?

Le sénateur Bonnell: Trois.

Le sénateur MacDonald: Trois budgets.

Proposez-vous de convoquer, au cours de la semaine qui commence le 24 mai, des témoins qui parleront de l'accord «Ciel

[Text]

you intend to go the other route and call the Coast Guard? That is what Senator Atkins meant by a work plan. Which comes first?

The Chairman: I intend to go to the steering committee, have a meeting, and immediately report back on Wednesday of the May 24 week as to the work plan.

Senator MacDonald: You could get the witnesses tomorrow for that week. Who is on the steering committee; Dr. Bonnell and who else?

The Chairman: Senator Atkins.

Senator MacDonald: You have them.

The Chairman: We could meet tomorrow.

Senator MacDonald: Which comes first? The work plan?

The Chairman: What is your recommendation, Senator MacDonald?

Senator MacDonald: I would like to see us get the Department of Transport and the Coast Guard together with the anticipation of travelling to British Columbia before the end of June.

The Chairman: Is that the wish of the committee?

Senator Spivak: Sure.

The Chairman: If that is the wish of the committee, that will be done, Senator MacDonald.

Senator Bonnell: The other issue is the Railway Safety Act, which is now in second reading in the Senate. We will have a debate tomorrow on that and probably go to committee. It could well be referred to this committee. I understand from talking to the opposition leadership that they are prepared to have it go to Committee of the Whole and the minister will be there tomorrow. Perhaps we could get third reading and Royal Assent as well.

The Chairman: That completes the agenda, senators.

The committee adjourned.

OTTAWA, WEDNESDAY, JUNE 1, 1994

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 3 p.m. to consider the report of its steering committee on the future business of the committee; to consider its order of reference to examine the mandate of the staffed lightstations; and to continue its special study on the report of the National Transportation Act Review Commission, entitled *Competition in Transportation, Policy and Legislation in Review*.

Senator Donald H. Oliver (Chairman) in the Chair.

The Chairman: Honourable senators, we have three items of business today. We have first a report of the steering committee which I would like present to you. Second, we have witnesses today from the Canadian Coast Guard. At 4:30, we have the

[Traduction]

ouverts» pendant le nombre de jours qu'il faut ou avez-vous l'intention de choisir l'autre voie et de convoquer la Garde côtière? C'est ce que le sénateur Atkins entendait par plan de travail. Qu'est-ce qui vient en premier?

Le président: J'ai l'intention de m'adresser au comité de direction, d'organiser une réunion et de faire tout de suite le point sur le plan de travail, le mercredi de la semaine du 24 mai.

Le sénateur MacDonald: Vous pourriez convoquer demain les témoins en prévision de la semaine prochaine. Qui fait partie du comité de direction? Le docteur Bonnell et qui d'autre?

Le président: Le sénateur Atkins.

Le sénateur MacDonald: Voilà.

Le président: Nous pourrions nous réunir demain.

Le sénateur MacDonald: Qu'est-ce qui vient en premier? Le plan de travail?

Le président: Quelle est votre recommandation, sénateur MacDonald?

Le sénateur MacDonald: J'aimerais réunir le ministère des Transports et la Garde côtière en prévision du voyage en Colombie-Britannique, avant la fin du mois de juin.

Le président: Est-ce le voeu du comité?

Le sénateur Spivak: Ah, oui.

Le président: Si le comité le veut ainsi, il en sera ainsi, sénateur MacDonald.

Le sénateur Bonnell: L'autre point à l'ordre du jour concerne la Loi sur la sécurité ferroviaire, qui est maintenant en deuxième lecture au Sénat. Nous allons avoir un débat là-dessus demain, et le projet de loi sera probablement envoyé à un comité. Il sera envoyé à notre comité. J'ai parlé au leader de l'opposition, et il paraît que l'opposition est prête à s'adresser au comité plénier et que le ministre y sera demain. Le projet de loi va peut-être être adopté aussi en troisième lecture et obtenir la sanction royale.

Le président: Voilà pour l'ordre du jour, sénateurs.

Le comité suspend ses travaux.

OTTAWA, LE MERCREDI 1^{ER} JUIN 1994

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 15 h pour examiner le rapport de son comité directeur sur les travaux futurs du comité; pour se pencher sur son ordre de renvoi l'amenant à considérer le mandat des phares dotés de personnel; et pour poursuivre son étude spéciale du rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux intitulé *La concurrence dans les transports, regard sur la politique et la législation*.

Le sénateur Donald H. Oliver (président) occupe le fauteuil.

Le président: Honorables sénateurs, nous avons trois points à notre ordre du jour. Il y a tout d'abord un rapport du comité directeur que je tiens à vous présenter. Nous entendrons ensuite des témoins de la Garde côtière canadienne. À 16 h 30, nous

[Texte]

Canada-U.S. Bilateral Air Transport Study and evidence by Daniel Molgat, the Chief Air Negotiator.

There is a possibility that I will have to leave to appear before Internal Economy to request approval of the four budgets which this committee has approved. The Deputy Chairman has kindly agreed that he will sit in if I have to leave.

I would now like to go back to the first item; the report of the steering committee. That report has been circulated.

Is someone prepared to move the adoption of the report?

Senator Bonnell: Does everyone have a copy?

The Chairman: No, they do not. I am sorry. While it is being circulated, your steering committee consists of the honourable Senators Bonnell and Atkins. The committee met and reviewed a number of matters.

Senator Bonnell: Mr. Chairman, I know what is in the report and I have read it. I would like to move its adoption, but I do not think I should do so until the other members have had a chance to at least read it over. Maybe we can go on to other business and come back to this for approval later.

The Chairman: I will invite the first witnesses who are here today from the Canadian Coast Guard.

Mr. Michael Turner is the deputy commissioner. If you have other officials from your office, would you like bring them forward?

Senator Bonnell: No such thing as the commissioner, is there?

The Chairman: This is the deputy commissioner.

Senator Bonnell: Who is the commissioner?

The Chairman: Mr. John Thomas.

Senator Bonnell: Where is he?

The Chairman: Mr. Thomas is in Vancouver today but Mr. Turner will speak to that.

Senator Bonnell: Never get the lieutenant if you can get the commander.

The Chairman: I agree.

The purpose in calling these witnesses today is that there has been an order of the Senate of Canada that the Standing Senate Committee on Transport and Communications be authorized to examine the mandate of the staffed lightstations to determine whether their role should be expanded to accommodate the increase in the number of marine users because of the increase in recreational users, keeping marine safety in mind, and the current restructuring of the Canadian Coast Guard.

[Translation]

nous pencherons sur l'entente bilatérale entre le Canada et les États-Unis sur le transport aérien et nous entendrons le témoignage de Daniel Molgat, le négociateur en chef des accords aériens.

Il est possible que je sois obligé de vous quitter pour comparaître devant le Bureau de régie interne afin de demander l'autorisation des quatre budgets qu'a arrêtés notre comité. Le vice-président a bien voulu accepter de siéger à ma place si je dois partir.

Je reviens maintenant au premier point; le rapport du comité directeur. Ce rapport a été distribué.

Qui veut proposer l'adoption de ce rapport?

Le sénateur Bonnell: Est-ce que tout le monde en a un exemplaire?

Le président: Non, pas encore, je suis désolé. Pendant qu'on le distribue, je vous signale que votre comité directeur se compose des honorables sénateurs Bonnell et Atkins. Ce comité s'est réuni et a passé en revue un certain nombre de questions.

Le sénateur Bonnell: Monsieur le président, je sais ce que contient le rapport et j'ai lu ce dernier. Je propose son adoption, mais je ne crois pas qu'il faille le faire tant que les autres membres du comité n'auront pas eu au moins la chance de le lire. Nous pourrions peut-être passer aux autres points à l'ordre du jour et revenir plus tard à l'adoption de ce rapport.

Le président: J'invite les premiers témoins, qui représentent aujourd'hui la Garde côtière canadienne, à se présenter.

Michael Turner est sous-commissaire. Si d'autres responsables de votre bureau vous accompagnent, veuillez nous les présenter.

Le sénateur Bonnell: Le commissaire n'est pas ici?

Le président: Il s'agit du sous-commissaire.

Le sénateur Bonnell: Qui est le commissaire?

Le président: John Thomas.

Le sénateur Bonnell: De qui s'agit-il?

Le président: M. Thomas se trouve à Vancouver aujourd'hui, mais M. Turner va vous en parler.

Le sénateur Bonnell: Pourquoi s'adresser au lieutenant si on peut parler avec le commandant?

Le président: Je suis d'accord avec vous.

Si nous avons fait venir ces témoins aujourd'hui, c'est parce qu'il y a eu un ordre de renvoi du Sénat du Canada demandant que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à examiner le mandat des phares dotés de personnel afin de déterminer s'il convient d'accroître leur rôle pour tenir compte de l'augmentation du nombre d'utilisateurs maritimes en raison de l'essor pris par la navigation de plaisance, en prenant en considération les questions liées à la sécurité maritime et les impératifs de la restructuration actuelle de la Garde côtière canadienne.

[Text]

That motion was adopted by the Senate and that is why we have called you here today.

Mr. Turner, do you have an opening statement?

Michael Turner, Deputy Commissioner, Canadian Coast Guard: I do, Mr. Chairman, although I will be very brief and it is not a formal statement. I simply wanted to make a few remarks.

The Chairman: Before you do that, would you be kind enough to introduce the other people with you?

Mr. Turner: I will indeed, yes.

Let me say, honourable senators, that I wish to thank you for the opportunity of appearing here to answer a few questions with regard to this interesting issue, in particular to explore this whole question of lightstation destaffing.

With me today I have several officials from the Coast Guard who will be useful to you in terms of questions that may arise and who will also provide a presentation for you on the project which we have just now undertaken.

On my immediate left is Susan Daly. Sue is currently acting as the director general of our Rescue and Environmental Response directorate at headquarters.

On my right is John Major. He is normally the regional manager responsible for marine navigation systems in the Maritimes region in which capacity he is also responsible for all of the lightstations there, including the ones that are still staffed.

Also with me Rick Bryant who is his counterpart on the West Coast. Mr. Bryant is the regional manager of Marine Navigation Services. He is directly responsible for all of the lightstations on the West Coast which are, of course, the chief subject of our discussion today.

Mr. Major's presence here is not so much because of his role with regard to the Maritimes region and the lightstations there, but because he is presently seconded to headquarters as the chief of our Marine Aids to Navigation division. It is in that office that we have been working on this question of lightstation destaffing.

When we were invited to appear before your committee, the question very quickly arose as to what would be the best way to proceed. Much has changed in a very short period of time. Over just the last couple of months, we have been re-examining the entire question of the remaining staffed lightstations in both Eastern and Western Canada, the only two areas of the countries where there are a significant number of staffed lightstations being in Newfoundland and British Columbia. We had, in fact, just within the last few weeks, gone to the minister and received his agreement that we should proceed with our planning for the destaffing process with these remaining lightstations.

[Traduction]

Cette motion a été adoptée par le Sénat et c'est pourquoi je vous ai réuni aujourd'hui.

Monsieur Turner, avez-vous une déclaration préalable à faire?

Michael Turner, sous-commissaire, Garde côtière canadienne: Oui, monsieur le président, mais il ne s'agit pas d'un exposé structuré et je resterai très bref. Je ferai simplement quelques observations.

Le président: Au préalable, auriez-vous l'amabilité de nous présenter les gens qui vous accompagnent?

M. Turner: Oui, avec plaisir.

Laissez-moi tout d'abord vous remercier, honorables sénateurs, de m'avoir donné la possibilité de comparaître devant vous pour répondre à un certain nombre de questions touchant ce domaine intéressant, et en particulier pour étayer toute cette question du retrait du personnel des phares.

J'ai à mes côtés aujourd'hui plusieurs responsables de la Garde côtière qui pourront vous être utiles en répondant aux questions que vous êtes susceptibles de vous poser et qui vont par ailleurs vous exposer le projet que nous venons d'entreprendre.

Immédiatement à ma gauche, vous avez Susan Daly. Sue est actuellement directrice générale intérimaire de notre direction générale chargée à l'administration centrale des questions de sauvetage et d'environnement.

À ma droite, c'est John Major. C'est le directeur régional qui est normalement chargé des systèmes à la navigation maritime dans la région des Maritimes et, en cette qualité, il est par ailleurs responsable de tous les phares qui équipent cette région, y compris des phares qui sont encore dotés d'un personnel.

J'ai aussi à mes côtés Rick Bryant, qui est son homologue pour la côte ouest. M. Bryant est le directeur régional des Services à la navigation maritime. Il est directement responsable de tous les phares de la côte ouest qui constituent, bien entendu, le principal sujet de notre discussion aujourd'hui.

Si M. Major est ici aujourd'hui, ce n'est pas tant en raison de son rôle dans la région des Maritimes et en ce qui concerne les phares qui équipent cette région, mais parce qu'il est actuellement détaché à l'administration centrale en tant que chef de notre division des aides maritimes à la navigation. C'est à l'intérieur de ce service que nous avons travaillé sur cette question de la suppression du personnel des phares.

Lorsque nous avons été invités à comparaître devant votre comité, on s'est rapidement posé la question de savoir quelle serait la meilleure façon de procéder. Bien des choses ont changé dans ce court laps de temps. Ne serait-ce qu'au cours des deux mois qui viennent de s'écouler, nous avons réexaminé toute la question des phares qui restent dotés d'un personnel, que ce soit dans l'est ou dans l'ouest du Canada, les deux seules régions du pays où il subsiste un nombre non négligeable de phares dotés de personnel étant Terre-Neuve et la Colombie-Britannique. Nous venons d'ailleurs ces dernières semaines de nous adresser au ministre et nous avons reçu son accord pour mettre en route notre projet de retrait du personnel des phares qui en restent dotés.

[Texte]

We had, as a result of that and the minister's direction that we consult fully and advise and brief him as required, also provided a presentation with a suitable question period for members of the other house. Mr. Major who provided the overview of our present proposal. In consultation with your clerk, we thought that the best way to proceed would be to provide the overview we have on the table and our intention to proceed with further lightstation destaffing.

We will put that in some context, internationally and nationally, and specifically address the question of British Columbia. After that, we will be more than happy to entertain questions on not just the particular proposal, but with a guide to some of the other items which have been mentioned in your reference.

Perhaps if it is acceptable, Mr. Chairman, we could simply begin by asking that the copies be circulated. What we propose to do, rather than actually use the overheads and the machine at the front, was simply to walk honourable senators through the briefing deck, page by page, so you can see what we have in mind in terms of future progress on this whole question of lightstation destaffing.

The Chairman: Please proceed.

Mr. Turner: Let me turn the microphone then to Mr. Major.

Mr. John Major, Chief of Marine Navigation Services, Canadian Coast Guard: Mr. Chairman, senators, thank you for the opportunity to present this program to you. I will start by just briefly outlining the history of it.

This program initiated back in the late 1960s when the Auditor General made the observation that, in fact, the Coast Guard was spending an inordinate amount of money in maintaining facilities that were very antiquated and certainly were not state-of-the-art. He felt there could be a lot of improvements made if the equipment used at the lightstations was brought into the 20th century.

Therefore, the Coast Guard proceeded toward what was called "automating" the lightstations. At that time, that meant standardizing all of the equipment that was in use at the lightstations, as well as including the state-of-the-art equipment with an ultimate view that, at some point in time, these lightstations could, indeed, be totally automated and not require human presence.

The continuance of that program was being done in concert with a lot of other countries essentially doing the same thing. The United States has 475 lightstations. They have destaffed 474 of them. New Zealand has destaffed 42 lightstations. Australia has destaffed 13 stations and 12 more are to be done by 1995. England has destaffed 68 lightstations, 16 more to be done by 1997. Scotland has destaffed 11 lightstations and the remaining

[Translation]

À la suite de cela, et sur les directives du ministre nous invitant à procéder à de larges consultations et à le conseiller et à l'informer dans les meilleurs délais, nous avons par ailleurs rédigé un exposé d'information s'adressant aux députés de l'autre Chambre pour les besoins de la période des questions. M. Major a rédigé un aperçu de notre projet actuel. Après avoir consulté votre greffier, nous avons jugé que la meilleure façon de procéder était de vous présenter les grandes lignes du projet que nous avons déposé et de vous faire part de notre intention de continuer à retirer le personnel des phares qui en sont dotés.

Nous replacerons cette question dans son contexte tant national qu'international en insistant tout particulièrement sur les circonstances propres à la Colombie-Britannique. Après cela, nous répondrons avec plaisir à vos questions, non seulement sur ce projet en particulier, mais aussi pour guider votre action sur d'autres points que vous avez mentionnés dans votre ordre de renvoi.

Si cela vous convient, monsieur le président, nous pourrions peut-être commencer en faisant distribuer les exemplaires du document. Ce que nous allons faire, plutôt que d'utiliser finalement la rétroprojection et la machine qui se trouve devant vous, c'est tout simplement de passer en revue à l'intention des honorables sénateurs le résumé d'information, page par page, pour que vous puissiez voir ce que nous avons l'intention de faire sur toute cette question de la suppression du personnel des phares.

Le président: Allez-y.

M. Turner: Je passe le micro à M. Major.

John Major, chef des Services à la navigation maritime, Garde côtière canadienne: Monsieur le président, sénateurs, je vous remercie de la possibilité qui m'est offerte de vous présenter ce programme. Je vais commencer par vous en faire brièvement l'historique.

Ce programme a débuté à la fin des années 1960, époque à laquelle le vérificateur général a fait observer que la Garde côtière dépensait finalement des sommes considérables d'argent pour maintenir en exploitation des installations vétustes qui n'étaient certainement pas à la pointe de la technique. Selon lui, il y avait place à une grande amélioration à condition de faire en sorte que le matériel équipant les phares réponde aux conditions exigées par le 20^e siècle.

La Garde côtière a procédé en conséquence à ce que l'on a appelé «l'automatisation» des phares. À cette époque, il s'agissait par là d'uniformiser l'ensemble du matériel utilisé dans les phares et à équiper ces derniers de matériel moderne pour qu'à un moment donné ces phares puissent finalement être totalement automatisés sans qu'une présence humaine soit exigée.

Ce programme a été mené à bien de concert avec un certain nombre d'autres pays qui s'engageaient pour l'essentiel dans la même voie. Les États-Unis avaient 475 phares. Ils ont retiré le personnel de 474 d'entre eux. La Nouvelle-Zélande l'a fait pour 42 phares. L'Australie a retiré le personnel de 13 phares, et 12 autres doivent subir le même sort en 1995. L'Angleterre a retiré le personnel de 68 phares et doit le faire pour 16 autres en

[Text]

13 will be done by 1998. In Norway, of course, 50 of the 85 stations that they have are destaffed.

Most other countries belonging to the International Association of Lighthouse Authorities, are doing the same thing. Many of the other countries have smaller areas to cover and are less significant than the ones which have been listed there.

In Canada, we have presently 194 lightstations destaffed of which most of them are in the central region with 51; the Laurentian region has 29; Maritimes region, 87; Newfoundland, 24; and on the West Coast, 6.

The program towards destaffing began about 20 years ago. With the installation of the equipment, we wanted to make sure we could operate the lightstations with the equipment that we had and not requiring the presence of lightkeepers. The equipment has been working quite well. We have gone through the process over the last 20 years of modifying it and making sure that it is operating to the extent that it will operate the aid to navigation. In other words, the station will continue to function as an aid to navigation. That was the primary purpose.

There have not been any significant problems with the equipment. The operating costs have been reduced by approximately \$7 million annually. This is rather significant to the Coast Guard which has suffered from budget restraints over the last number of years. Since we have destaffed the lightstations, we have accomplished about a \$32-million saving.

Phase 1 began in 1970. Phase 2 commenced in 1985. It was on the basis of the experience we gathered from the Phase 1 program that we were able to proceed with phase 2 in that the first phase was largely the capital investment associated with bringing the stations up to a standard whereby they could operate as well as ensuring that the stations were in good operating condition from the physical site; in other words, the quality of the buildings and other installations.

In phase 2, we destaffed 137 lightstations. As I indicated, the cumulative saving has been in the order of \$32.6 million. This enabled us to reduce our lightkeeper complement by 265 full-time equivalents or person-years as they were known at that time. This was rather significant in meeting the Coast Guard's commitment towards the reductions before us.

No indeterminate lightkeeper was laid off in that process. They offered alternate employment within the Coast Guard or took advantage of the retirement opportunities. A considerable number of them were getting to the 25-, 30-, 35-year career range and were not really interested in moving. As a result, they opted for retirement.

[Traduction]

1997. L'Écosse a 11 phares qui n'ont plus de personnel et les 13 autres seront dans le même cas en 1998. En Norvège, c'est bien sûr la même chose; 50 des 85 phares n'ont plus de personnel.

La plupart des autres pays membres de l'Association internationale de signalisation maritime font la même chose. Bon nombre des autres pays ont moins de côtes à couvrir et présentent moins d'importance que ceux que je viens de citer.

Au Canada, nous avons à l'heure actuelle retiré le personnel de 194 phares dont la plupart se trouvent dans la région centrale, soit 51; la région du Saint-Laurent en a 29; la région des Maritimes, 87; Terre-Neuve, 24; enfin, la côte ouest, 6.

Ce programme de retrait du personnel a été mis en route il y a 20 ans. Lorsque nous avons installé le matériel, nous avons voulu nous assurer que nous serions en mesure de faire fonctionner les phares avec l'équipement dont nous disposions, sans avoir besoin de gardiens de phare. Le matériel a donné de très bons résultats. Nous avons suivi au cours des 20 dernières années la voie que nous nous étions tracée en modifiant le matériel et en veillant à ce qu'il fonctionne comme une aide à la navigation. Autrement dit, il faut que le phare puisse continuer à opérer comme une aide à la navigation. C'était là l'objectif principal.

Le matériel n'a posé aucun problème majeur. Les frais d'exploitation ont diminué d'environ 7 millions \$ par an. C'est une réduction non négligeable pour la Garde côtière, qui subit des compressions budgétaires depuis un certain nombre d'années. Depuis que nous avons retiré le personnel des phares, nous avons économisé 32 millions \$.

La première phase a été entamée en 1970. La deuxième phase a débuté en 1985. Nous avons pu mettre en route la deuxième phase grâce à l'expérience acquise lors de la phase 1, cette première phase ayant consisté dans une large mesure à effectuer les investissements nécessaires pour que les phares soient équipés d'un matériel suffisamment moderne pour pouvoir fonctionner correctement tout en étant installés sur des sites en bon état; autrement dit, il s'agissait de veiller à la qualité des bâtiments et des installations diverses.

Lors de la deuxième phase, nous avons retiré le personnel de 137 phares. Comme je vous l'ai indiqué, les économies cumulées ont été de l'ordre de 32,6 millions \$. Cela nous a permis de réduire nos effectifs de gardiens de phare de 265 postes équivalents à plein temps, ou années-personnes comme on les appelait en ce temps-là. C'était là un chiffre non négligeable pour répondre aux obligations de la Garde côtière compte tenu des réductions qui nous étaient imposées.

Aucun gardien de phare occupant un poste à durée indéterminée n'a été mis à pied lors de cette opération. Ils se sont vus offrir un autre emploi à la Garde côtière ou ont été admis à se prévaloir de leurs droits à la retraite. Un grand nombre d'entre eux avaient déjà 25, 30 ou 35 ans de carrière et ne souhaitaient pas véritablement changer de poste. Ils ont donc choisi la mise à la retraite.

[Texte]

In 1987 the destaffing of the lightstations was deferred in Newfoundland — that is, any further work beyond where they had progressed, because the lightstations had deteriorated to the point where a significant capital investment was required to bring the stations up to a better quality to ensure the equipment would operate in an environment conducive to providing the service we expected. A light standard stabilization program was begun to enable Newfoundland to upgrade its stations and subsequently proceed with destaffing 24 stations, completed in 1993.

The remaining lightstations will be done over the current program we are proposing. In addition to modernizing or bringing the stations up to better quality, we are also looking at the discontinuance of some of the aids that exist on the stations, simply because of the shift in transportation patterns over the years. Many of the lightstations are in extremely remote areas used at a time when there was a lot of activity. They are no longer needed today. Therefore, with no requirement to maintain some of the aids at the lightstations they can be downgraded, in which case that particular station would not be required to be automated.

In the Maritimes we have 87 stations, 84 of which have been destaffed. Three remain and we propose to do two of them. The one we do not plan to destaff is involved in a border dispute with the United States. It is Machias Seal Island off Eastport, Maine. Every spring some residents of Maine go out and plant an American flag on it and claim it for the United States.

On the West Coast the plan in 1986 was to destaff six lightstations and reduce seven other stations. The government appointed Professor LeBlond to look at the operation of the lightstations because there was a considerable amount of opposition to any plan to move to destaff the lightstations because of the activities the lightkeepers were engaged in, beyond those related to the operation of aids to navigation, our primary purpose for being there. That study recommended 17 lightstations could be destaffed immediately, 13 stations could be reviewed following improvements to weather reporting and to radio communications. He recommended at that time that 11 stations be kept staffed for some time. Since that time, we have significantly improved services on the West Coast. On the final page is a list of the changes made since the LeBlond Report was implemented. We have made significant changes in weather reporting, search and rescue, telecommunications, as well as the Canadian marine rescue auxiliary, a group of volunteers who have offered to provide services as required in search and rescue and under the direction of the rescue coordination centre. The organization was developed by the Canadian Coast Guard. It is not unlike the system used in the British Isles. It is strictly a volunteer rescue service.

[Translation]

En 1987, la procédure de retrait du personnel des phares a été interrompue à Terre-Neuve — en l'occurrence, on en est resté au point où l'on en était déjà parvenu, étant donné que les phares s'étaient dégradés au point qu'il était nécessaire de procéder à des investissements importants pour les rénover de manière à ce que l'équipement puisse fonctionner dans un cadre propre à offrir le service qu'on en attendait. Un programme de stabilisation et d'uniformisation des phares a été entrepris pour permettre à Terre-Neuve d'améliorer l'état de ses phares et, par la suite, de retirer le personnel de 24 d'entre eux, ce qui a été fait en 1993.

Le personnel des autres phares sera retiré dans le cadre du programme que nous proposons actuellement. En plus de moderniser et d'améliorer la qualité des phares, nous envisageons par ailleurs de retirer un certain nombre des aides à la navigation qui équipent ces phares, tout simplement en raison de l'évolution enregistrée dans le domaine du transport au fil des années. Nombre de phares sont installés dans des endroits extrêmement retirés où il y avait à une certaine époque un grand nombre d'activités. Ce n'est plus le cas aujourd'hui. Par conséquent, comme il n'est plus besoin de conserver certaines aides à la navigation, ces phares n'ont plus besoin d'être équipés d'un matériel aussi moderne, auquel cas ils n'ont plus besoin d'être automatisés.

Dans les Maritimes, nous avons 87 phares, dont 84 n'ont plus de personnel. Nous nous proposons de faire la même chose pour deux des trois phares restants. Celui qui doit garder son personnel fait l'objet d'un conflit frontalier avec les États-Unis. C'est celui de l'île Machias Seal au large d'Eastport, dans le Maine. Au printemps, certains résidents du Maine se rendent sur place, y plantent un drapeau américain et en réclament la propriété au nom des États-Unis.

Sur la côte ouest, il était prévu en 1986 de retirer le personnel de six phares et de réduire celui de sept autres. Le gouvernement a mandaté le professeur LeBlond pour examiner le fonctionnement des phares étant donné que le plan de retrait du personnel des phares s'est heurté à une très forte opposition en raison des activités assumées par les gardiens de phare, en plus de celles qui ont trait au fonctionnement des aides à la navigation, celles qui nous intéressent surtout ici. Cette étude a recommandé que l'on pouvait retirer immédiatement le personnel de 17 phares et que dans le cas de 13 autres la situation pouvait être réexaminée une fois que l'on aurait apporté des améliorations au système de comptes rendus météorologiques et de communications radio. L'auteur de l'étude a recommandé à l'époque que 11 phares restent dotés d'un personnel pendant un certain temps. Depuis ce temps-là, nous avons amélioré de manière significative les services sur la côte ouest. À la dernière page, on trouvera une liste des changements apportés depuis la mise en application du rapport LeBlond. Nous avons apporté des changements significatifs pour ce qui est des rapports météorologiques, de la recherche et du sauvetage, des télécommunications et aussi du groupe d'auxiliaires canadiens de recherche maritime, un groupe de bénévoles qui a offert de dispenser des services de recherche et de sauvetage indispensables sous la direction du Centre de coordination du sauvetage. L'organisation a été mise sur pied par la Garde côtière canadienne. Elle s'apparente au système mis en place dans

[Text]

That is the status of the current program. The one that has sparked the most recent controversy is on the West Coast. The original plan, the destaffing of 14 lightstations, met with considerable opposition. The government of the day decided to defer that decision. That was what prompted establishing the LeBlond Commission; opposition related largely to the safety duties that the lightkeepers were performing. Certain changes to the situation were precipitated. In May 1992 Sand Heads lightkeepers, off the mouth of the Fraser River, were taken off the lightstations because scientific studies indicated subseas activities in that area caused considerable risk to the lightstation and keepers. We felt at that time that as long as there was a risk to our employees, they should not be left at the station. The Coast Guard commissioned an engineering study to review that risk and that study indicated that the risk was low. They qualified that risk to the extent of what was called sluffing, much like an ocean bottom landslide. There was however still considerable risk from heavy tides or earthquakes. That part of the West Coast is in an earthquake zone. In January 1994 the minister authorized the permanent destaffing of that station. That has been done and we are now proposing to proceed with the destaffing of the remaining stations on the West Coast.

That is a run through of the program leading up to what we are proposing, and of which you all have a copy.

Mr. Turner: Perhaps, Mr. Chairman, I could take a minute to put a framework around what has been said about the West Coast in particular. For several years the Coast Guard and its officials within the regions have been of the view that many of the lightstations on the West Coast could be safely destaffed without any significant impact. This was due to the primary role and responsibility of the lightkeepers being for operation of the aids to navigation equipment. When we consulted widely on two different occasions on the proposals we had brought forward, there was significant public concern relating to other duties of the lightkeepers and relating to the adequacy of the overall safety network on the West Coast. We have taken a number of steps over the intervening years to ensure that the safety systems and services on the West Coast — search and rescue, communications, weather forecasting or data availability — are significantly improved to ensure that the overall safety network provides the level of service every Canadian citizen should expect.

We have reached that point, and our regional people have so advised us, where we believe that the basic functions of the lightkeeper in terms of monitoring and operating the aids to navigation are no longer required and can be fulfilled by the machinery on site, with remote monitoring. We have had a high

[Traduction]

les îles britanniques. C'est strictement un service de sauvetage bénévole.

Voilà où en est le programme actuel. C'est sur la côte ouest qu'il a soulevé le plus de polémiques. Le projet original, qui consistait à retirer le personnel de 14 phares, s'est heurté à une opposition considérable. Le gouvernement de l'époque a décidé de surseoir à cette décision. C'est ce qui a amené la création de la commission LeBlond; l'opposition portait dans une large mesure sur les tâches de sécurité accomplies par les gardiens de phare. Certains changements apportés à la situation ont été précipités. En mai 1992, les gardiens de phare de Sand Heads, au large de l'embouchure du fleuve Fraser, ont été retirés du phare parce que des études scientifiques faisaient état de mouvements au fond de l'océan dans cette région, ce qui faisait courir des risques considérables au phare et à ses gardiens. Nous avons estimé à l'époque que dans la mesure où nos employés couraient des risques, il ne fallait pas qu'ils restent postés dans le phare. La Garde côtière a engagé les services de spécialistes chargés de procéder à une étude technique pour examiner l'étendue des risques, qui se sont révélés être faibles aux termes de l'étude. Les auteurs de l'étude ont parlé d'affaiblissement, qui s'apparentait à un glissement de terrain sur le fond de l'océan. Les grandes marées ou les tremblements de terre continuaient cependant à poser dans ce cas des risques considérables. Cette partie de la côte ouest est sujette aux tremblements de terre. En janvier 1994, le ministre a autorisé le retrait permanent du personnel de ce phare. C'est ce qui a été fait, et nous nous proposons maintenant de retirer le personnel des autres phares de la côte ouest.

Voilà les grandes lignes du programme qui correspond à ce que nous nous proposons de faire, et vous en avez tous un exemplaire.

M. Turner: Il serait peut-être bon, monsieur le président, que je consacre une minute à replacer la situation dans son contexte, plus particulièrement en ce qui a trait à la côte ouest. Depuis plusieurs années, la Garde côtière et ses responsables dans les régions considèrent que l'on pourrait retirer le personnel de nombre des phares de la côte ouest sans que les conséquences s'en fassent sentir. Cela s'explique par le fait que les responsabilités et le rôle principal des gardiens de phare consistent à faire fonctionner le matériel d'aide à la navigation. Lorsque nous avons procédé à deux reprises à de larges consultations au sujet des propositions qui étaient présentées, l'opinion publique s'est fortement inquiétée des autres fonctions assumées par les gardiens de phare ainsi que de la sécurité offerte par l'ensemble du réseau sur la côte ouest. Nous avons pris un certain nombre de mesures dans l'intervalle pour faire en sorte que les systèmes et les services de sécurité sur la côte ouest — recherche et sauvetage, communications, prévisions météorologiques et disponibilité de l'information — soient largement améliorés pour nous assurer que l'ensemble du réseau de sécurité offre un service répondant aux exigences de toute la population canadienne.

Nous en sommes arrivés à un point, et nos responsables régionaux nous donnent des conseils en ce sens, où nous considérons que le rôle de base des gardiens de phare pour ce qui est de contrôler et d'assurer le fonctionnement des aides à la navigation n'a plus sa raison d'être et que l'on peut remplacer ces

[Texte]

degree of success with this type of remote monitoring of lightstations in other parts of the country. Of some 194 sites across the country we have destaffed, 164 have remote monitoring capability. In fact, we have found the stations to be so reliable and to operate so well that we have begun to discontinue in some areas the remote monitoring, which in most sites operates 24 hours a day.

The systems we use in other parts of the country are the same or similar to systems on the West Coast, except that further automation is applied so that they operate entirely without human attendance. The performance and operation of the equipment is monitored 24 hours a day from a manned Coast Guard site at some distance away from the lighthouse by radio or satellite link. This operation has generally been more than adequate in terms of providing for the aids-to-navigation services.

That leaves, in our mind, on the West Coast a situation where the primary utility of the lightkeepers who remain on the sites is in fact in areas not directly related to the Coast Guard role or to the safety system which has been improved over the last few years. There are however a number of areas in which lightkeepers have been active, particularly in supporting other activities in the areas; including tourism, providing information to those requesting it on the way by, and on occasion our lightkeepers have, with considerable bravery, at the same time physically responded to search and rescue incidents in their immediate area. However, this is a rare occasion.

Overall, it would appear that the situation on the West Coast, from the perspective of our regional staff, is such that our lightstation functions can certainly be provided at much less cost by automated equipment. The other safety services have been improved to the point where the contribution of lightkeepers is minimal. We have proposed to our region, headquarters and the minister that we should again proceed with the planning for lightstation destaffing in Newfoundland and on the West Coast. This is a recent development. It is timely that your committee should have this reference before you.

With that closing remark we are available to answer any questions we can. If you would like assistance with the gathering of information and data to assist in your work, we will do everything in our power to come back to you with that information.

The Chairman: There were a couple of things you said at the beginning that I did not get clear. I think you said that this presentation was given in the other place. If so, when and to whom?

Mr. Major: It was presented to the B.C. caucus a week ago and to the minister two weeks ago.

[Translation]

derniers par un appareillage installé sur place et dont le fonctionnement est supervisé à distance. Nous avons obtenu d'excellents résultats avec ce type de phares supervisés à distance dans d'autres régions du pays. Cent soixante-quatre des quelques 194 sites sur lesquels nous avons retiré le personnel sont maintenant équipés d'un appareillage dont le fonctionnement est supervisé à distance. En fait, nous nous sommes aperçus que ces phares étaient si fiables et qu'ils fonctionnaient si bien que nous avons pu décider d'interrompre sur certains sites la supervision à distance de l'appareillage, qui fonctionne dans la plupart des cas 24 heures sur 24.

L'appareillage que nous utilisons dans les autres régions du pays est le même que celui de la côte ouest où y est apparenté, si l'on excepte le fait que l'automatisation y est plus poussée pour que l'on puisse se passer totalement de la présence humaine. Le fonctionnement et le rendement du matériel est surveillé 24 heures sur 24 au moyen d'une liaison radio ou satellite par une station de la Garde côtière dotée de personnel et située à une certaine distance du phare. Ce type de fonctionnement a été jugé de manière générale tout à fait suffisant lorsqu'il s'agit d'offrir des services d'aide à la navigation.

Il reste, à notre avis, les cas où sur la côte ouest la fonction principale des gardiens de phare restant sur place n'est en fait pas directement liée au rôle de la Garde côtière ou à l'exploitation des systèmes de sécurité, qui a été améliorée au cours des dernières années. Il y a en fait d'autres domaines dans lesquels les gardiens de phare se sont montrés actifs, notamment pour appuyer d'autres activités exercées dans la région; par exemple le tourisme, l'information des gens de passage et, à l'occasion, au prix d'un courage considérable, la participation personnelle de certains gardiens de phare à des activités de recherche et de sauvetage dans les environs immédiats. Il s'agit là toutefois d'une chose qui arrive rarement.

L'un dans l'autre, aux yeux de notre personnel régional, il semble que l'on pourrait certainement faire en sorte que nos phares sur la côte ouest fonctionnent à bien moindre coût grâce à un matériel automatisé. Les autres services liés à la sécurité se sont améliorés au point où la contribution des gardiens de phare est minime. Nous avons proposé à notre région, à l'administration centrale et au ministre de reprendre la planification du retrait du personnel des phares de Terre-Neuve et de la côte ouest. Il s'agit là d'une évolution récente. Il est temps que votre comité en soit saisi.

Cela étant dit, nous sommes prêts à répondre de notre mieux à vos questions. Si vous avez besoin que l'on vous aide à recueillir des renseignements et des statistiques dans le cadre de vos travaux, nous ferons tout notre possible pour vous revenir avec cette information.

Le président: Il y a deux ou trois choses que vous avez dites au début et que je n'ai pas bien comprises. Il me semble que vous avez dit que cet exposé avait été fait à l'autre Chambre. Dans l'affirmative, quand et devant qui?

M. Major: Il a été présenté au groupe parlementaire de la Colombie-Britannique il y a une semaine et au ministre il y a deux semaines.

[Text]

The Chairman: Was it given anywhere in the House of Commons?

Mr. Major: No.

Mr. Turner: I did not mean to imply that this presentation had been provided to the House, only to selected MPs who had a specific interest in the issue of lightstation destaffing as one of the initial steps in our communications plan as to what we intended to do. This is the second step.

The Chairman: You are proceeding with your planning for lightstation destaffing. Are you now in a consultative stage?

Mr. Turner: That is correct and the minister has made it clear that we will ensure there are consultations in each of the areas where there are manned sites before proceeding with the final destaffing at those stations. We want to ensure that the overall safety network that provides the marine services in the area around the lightstations in question is operating correctly, that there are no gaps requiring additional action. We are confident that as we proceed, safety will not be compromised in any way.

The Chairman: Throughout your presentation you kept talking about the essential requirement of these stations being an aid to navigation. Is there or was there traditionally a safety component in the aid to navigation?

Mr. Turner: Absolutely, that is the primary purpose.

The Chairman: What was the purpose? Was it a search and rescue component?

Mr. Turner: No. The aids to navigation are part of the overall safety service. They provide, through the showing of the light and the sounding of the fog horn in times of poor visibility, a guiding mark or an aid to navigators on board vessels to ensure that they can safely find their way up and down the coast or into a particular port or coastal area.

In that sense, they are every bit a significant part of the overall marine safety system and have been for many years. What has changed over the last 20 or 25 years is the capability to provide that aid to navigation service as a part of the overall safety network by automated means, rather than having one or more lightkeepers on the site in order to show the light and sound the horn in the more traditional sense of going out to turn it on when it is foggy, lighting the light at dusk and so on. That is no longer required.

Senator Bonnell: I suggest that this wonderful document be added to the record of today so that those reading the report of this committee will have a copy of these charts and maps.

The Chairman: We could have it included as an exhibit. Is that agreed, honourable senators?

[Traduction]

Le président: Est-ce qu'il a déjà été présenté quelque part à la Chambre des communes?

M. Major: Non.

M. Turner: Je n'ai pas laissé entendre que cet exposé avait été fait devant la Chambre, mais seulement qu'il avait été présenté à un certain nombre de députés bien déterminés qui s'intéressent tout particulièrement à la question du retrait du personnel des phares, ce qui constituait l'une des premières étapes de notre plan de communication pour ce qui est de nos projets. Il s'agit ici de la deuxième étape.

Le président: Vous mettez en application votre plan de retrait du personnel des phares. En êtes-vous à l'étape des consultations?

M. Turner: C'est exact, et le ministre a indiqué clairement qu'il voulait que des consultations soient entreprises dans chacune des régions équipées de phares dotés en personnel avant de passer au retrait définitif du personnel de ces phares. Nous voulons nous assurer que l'ensemble du réseau de sécurité dispensant des services maritimes dans la région entourant les phares concernés fonctionne correctement et qu'il n'y ait pas de lacunes exigeant que l'on prenne des mesures supplémentaires. Nous sommes convaincus que nous pourrions procéder à la mise en place sans que la sécurité ne soit aucunement compromise.

Le président: Tout au long de votre exposé, vous nous avez dit que l'un des critères essentiels était que ces phares soient des aides à la navigation. N'y a-t-il pas à l'heure actuelle ou n'y avait-il pas traditionnellement une composante liée à la sécurité dans ces aides à la navigation?

M. Turner: Tout à fait, c'est le rôle principal.

Le président: Quel était ce rôle? Celui de la recherche et du sauvetage?

M. Turner: Non. Les aides à la navigation font partie d'un service de sécurité globale. En procurant une signalisation visuelle et en faisant entendre une corne de brume lorsque la visibilité est faible, elles servent de points de repère et aident les marins qui se trouvent à bord des navires à trouver en toute sécurité leur chemin le long de la côte ou à l'entrée des ports.

De ce point de vue, elles ne manquent pas de jouer un rôle précieux dans le cadre de l'ensemble du système de sécurité maritime et il y a de nombreuses années qu'elles le font. Ce qui a changé au cours des 20 ou 25 dernières années, c'est qu'il est désormais possible de fournir cette aide à la navigation dans le cadre d'un système de sécurité globale au moyen d'un équipement automatisé et non plus en demandant à un ou plusieurs gardiens de phare situés sur place d'allumer les feux ou de faire retentir la corne de brume comme cela se faisait traditionnellement lorsqu'il y a du brouillard, d'allumer les feux à la tombée de la nuit, et cetera. Ce n'est plus nécessaire.

Le sénateur Bonnell: Je propose que ce document particulièrement intéressant soit annexé au procès-verbal de notre séance pour que ceux qui auront l'occasion de lire le rapport du comité aient une copie de ces tableaux et de ces cartes.

Le président: Nous pourrions le faire figurer comme pièce jointe. Êtes-vous d'accord, honorables sénateurs?

[Texte]

Hon. Senators: Agreed.

Senator Bonnell: I notice that there are only three left in Atlantic Canada. If you get your way, you will have that down to one. Are you leaving that one for historical purposes?

Mr. Turner: Senator, I will make a minor correction. Those of us who have spent a good many years of our careers in the Maritimes would point out that Atlantic Canada includes Newfoundland, where we still have 32 stations staffed. In the Maritimes we have only three staffed. I will ask John Major, who is directly responsible for those lights, to give you the explanation.

Mr. Major: It is correct that there are three in the Maritime provinces. There are 32 in Newfoundland which still have lightkeepers. The one we are proposing to keep staffed in the Maritimes is on a disputed border between Canada and the United States. It is between Grand Manan Island and Eastport, Maine. There is a boundary dispute there and as long as we have a presence on that island, we can essentially claim it. The lighthouse is staffed essentially for sovereignty reasons.

Mr. Turner: That is obviously a very abbreviated explanation. There have been many hours of discussion with the Department of Foreign Affairs. There are fisheries implication. There is the question of the borderline extension of the official border passing through that island. At the time there was the question of the Georges Bank territorial dispute with respect to fishing grounds, subsequently settled by the International Court. All of those factors came into play in the decision to leave a lightkeeper on the site.

The lightkeeper on site has no question whatsoever about whose island it is, or from where his pay cheque comes.

Senator Bonnell: Is there a lighthouse keeper on Sable Island anymore?

Mr. Major: No, sir. There has not been one there for a considerable number of years.

Senator Bonnell: Just the ponies.

Mr. Major: The Atmospheric Environment Service operates a weather station there. Even that has been downgraded. There are only three people on that station now. There are a lot of horses, yes, and a lot of seals.

Senator Bonnell: More seals than horses.

Mr. Major: Yes.

Senator Carney: I have a conflict of interest which I should declare. I am one of the maritime community affected by this decision. As I tell the Coast Guard, I live on an island —

Senator Bonnell: So do I, Senator Carney.

[Translation]

Des voix: D'accord.

Le sénateur Bonnell: Je constate qu'il n'y en a plus que trois qui sont encore dotés de personnel dans la région atlantique du Canada. Si votre plan se déroule comme prévu, il n'en restera plus qu'un. Le gardez-vous pour des raisons historiques?

M. Turner: Sénateur, laissez-moi apporter une correction mineure. Ceux d'entre nous qui ont fait carrière pendant des années dans les Maritimes sauront que la région de l'Atlantique du Canada englobe aussi Terre-Neuve, où il nous reste 32 phares dotés de personnel. Dans les Maritimes, il n'y en a plus que trois. Je vais demander à John Major, qui est directement responsable de ces phares, de vous en donner l'explication.

M. Major: Il est exact qu'il n'y en a plus que trois dans les provinces des Maritimes. À Terre-Neuve, il y a encore 32 phares qui sont dotés de gardiens de phare. Celui que nous nous proposons de continuer à doter d'un personnel dans les Maritimes se trouve dans une zone frontalière contestée entre le Canada et les États-Unis. C'est entre l'île Grand Manan et Eastport, au Maine. Il y a dans cette région un conflit de frontières et, dans la mesure où nous assurons une présence sur cette île, nous pouvons finalement en revendiquer la propriété. C'est essentiellement pour des raisons de souveraineté que ce phare est doté de personnel.

M. Turner: Il s'agit là bien évidemment d'une explication très sommaire. Nous avons eu de nombreuses heures de discussion avec le ministère des Affaires étrangères. Il y a des implications en matière de pêche. Il y a aussi la question du prolongement de la frontière officielle qui passe par cette île. À une époque, il y a eu aussi la question du conflit territorial de Georges Bank au sujet des zones de pêche, qui a été ultérieurement réglée par la Cour internationale. Tous ces facteurs ont joué dans la décision de laisser un gardien de phare sur le site.

Le gardien de phare qui se trouve sur place ne se pose aucune question sur la propriété de l'île ou sur l'origine de son chèque de paie.

Le sénateur Bonnell: Reste-t-il un gardien de phare sur l'île de Sable?

M. Major: Non. Il n'y en a plus depuis de nombreuses années.

Le sénateur Bonnell: Il ne reste que des chevaux.

M. Major: Le Service de l'environnement atmosphérique y fait fonctionner une station météorologique. Même là, les effectifs ont été réduits. Le personnel de cette station ne compte plus que trois membres. Oui, il y a beaucoup de chevaux, et beaucoup de phoques.

Le sénateur Bonnell: Plus de phoques que de chevaux.

M. Major: Oui.

Le sénateur Carney: Je dois déclarer que je suis en conflit d'intérêt. Je fais partie de la collectivité maritime touchée par cette décision. Comme je le dis à la Garde côtière, j'habite sur une île ...

Le sénateur Bonnell: Moi aussi, madame le sénateur.

[Text]

Senator Carney: Mine is a little island. I am a user of the ferry system. My son is a commercial pilot who flies passengers on the coast and relies on the services. My daughter and her husband are fishers and charter people, and my brother sails. So you can see that we are among the many users of the B.C. coast.

I would like to put on the record material from the Outdoor Recreational Council of B.C. which points out some interesting statistics. More than a quarter of residents of the lower mainland of B.C. participate in power boating, 23 per cent participate in canoeing or kayaking, 21 per cent participate in saltwater fishing, 13.9 per cent participate in sailing and 4.9 per cent participate in wind surfing.

You can see that there is incredible interest in this issue on the West Coast. It was because of the switch on the coast from the traditional Coast Guard clientele of large commercial vessels, which do not require this kind of service, to the expanding recreational users, that I asked the Senate to study what role lightkeepers can play in serving that clientele.

The map on the overhead projector shows what we are talking about on the coast. I am sure that when we have hearings on the West Coast, we can illustrate the fact that this coast is different from New Zealand, the U.S., Britain and some of the other international coasts. It is different from Nova Scotia where there are road networks. Where the Maritime community in B.C. is, there are very few other services. There are no road networks up this coast. Many of the normal services found on other coasts are not available. If you consider that in 1993 about 50 people died off this coast, you will see that safety is still a concern.

Editorials have come out just today, in light of John Thomas' remarks, which oppose this move. The most interesting statement you have made today is that the minister has agreed to destaff. The minister has not announced that. I have verbal or written support for Senate hearings from most of the B.C. MPs affected. None of them have mentioned to me that the Minister of Transport has announced a new policy to destaff stations. You have told us that the minister has agreed to destaff. Why was this announced by John Thomas? Has it been announced by the minister? If so, that would certainly be news to the B.C. Liberal caucus.

Mr. Turner: If I misspoke myself, senator, I apologize. I believe I said that the minister had agreed that we should proceed with planning for destaffing.

[Traduction]

Le sénateur Carney: Dans mon cas, c'est une petite île. J'utilise les lignes de traversiers. Mon fils est un pilote qui effectue des vols commerciaux avec des passagers à son bord tout au long de la côte et qui se sert des services offerts. Ma fille et son mari sont des pêcheurs qui affrètent aussi des bateaux, et mon frère fait de la voile. Vous pouvez donc voir que nous figurons parmi les nombreux utilisateurs de ces services sur la côte de la Colombie-Britannique.

Je voudrais verser à notre procès-verbal un certain nombre de statistiques intéressantes en provenance de l'Outdoor Recreational Council de la Colombie-Britannique. Plus d'un quart des résidents de la partie continentale du sud de la Colombie-Britannique font du bateau à moteur, 23 p. 100 du canot ou du kayak, 21 p. 100 de la pêche en mer, 13,9 p. 100 de la voile et 4,9 p. 100 de la planche à voile.

Vous pouvez donc voir que l'intérêt est considérable sur cette question en Colombie-Britannique. C'est en raison de l'évolution de la clientèle sur cette côte, les gros navires commerciaux qui étaient traditionnellement les clients de la Garde côtière et qui n'ont pas besoin de ce genre de service étant remplacés par des plaisanciers de plus en plus nombreux, que j'ai demandé au Sénat d'étudier le rôle que pouvaient jouer les gardiens de phare pour servir cette clientèle.

La carte que nous donne le rétroprojecteur nous montre bien de quoi il s'agit sur cette côte. Je suis sûre que lorsque nous tiendrons des audiences sur la côte ouest, nous verrons que cette côte est très différente de celle de la Nouvelle-Zélande, des États-Unis, de la Grande-Bretagne et d'un certain nombre d'autres pays. Elle est différente de celle de la Nouvelle-Écosse, où il y a des réseaux routiers. La collectivité maritime de la Colombie-Britannique dispose de très peu d'autres services. Il n'y a pas de réseau routier le long de cette côte. Nombre de services que l'on retrouve normalement sur d'autres côtes ne sont pas disponibles. Compte tenu du fait que 50 personnes sont mortes en 1993 le long de cette côte, on voit bien que la sécurité reste un sujet de préoccupation.

Des éditoriaux ont été publiés aujourd'hui même, pour répondre aux propos de John Thomas et s'opposer à cette décision. Je relève avec un intérêt particulier que vous nous avez déclaré aujourd'hui que le ministre avait accepté de retirer le personnel. Le ministre n'a pas fait d'annonce en ce sens. J'ai l'appui verbal ou écrit de la plupart des députés de la Colombie-Britannique touchés par cette mesure, qui réclament des audiences du Sénat. Aucun d'entre eux ne m'a fait part du fait que le ministre des Transports avait annoncé une nouvelle politique visant à retirer le personnel des phares. Vous nous avez dit que le ministre avait convenu de retirer ce personnel. Pourquoi l'annonce en est-elle faite par John Thomas? Est-ce que le ministre l'a annoncé? Dans l'affirmative, c'est de toute évidence une première nouvelle pour les membres du groupe parlementaire libéral de la Colombie-Britannique.

M. Turner: Si je me suis mal fait comprendre, sénateur, je vous prie de m'en excuser. Il me semble avoir dit que le ministre avait accepté que l'on mette en route notre projet de retrait du personnel.

[Texte]

Senator Carney: You said he agreed to destaff.

The Chairman: I wrote it down. His precise words were "proceed with planning for lightstation destaffing".

Senator Carney: Okay.

Mr. Turner: I also mentioned that he has also insisted that we carry out a thorough consultation process on the way. So that is where we are at this moment. In fact, the minister has not made any announcement on the matter at this point, largely because of the manner in which the press in British Columbia picked up on a report that they found somewhere regarding our planning efforts. The press decided to make a news item of this and requested responsive reaction from the government. Mr. Thomas was asked to respond to the media queries in this regard, and has done so.

I am sure that the minister is very much aware of the concerns of members from that coast. As I said, he has authorized us to proceed with the planning for destaffing and a consultation process, a part of which is this appearance here today.

With regard to your opening remark, senator, you have a congruency of interest rather than a conflict of interest. You are in the position of very many people along the coastline of British Columbia who are highly dependent upon the various safety services which we offer and who are, similarly, very much aware of the differences between the coastline of British Columbia and those of other parts of the country.

There are certainly large numbers of pleasure craft in British Columbia. Mind you, there are large numbers of pleasure craft in the Great Lakes as well, where we have no manned lightstations left. There is certainly very severe weather in British Columbia, and isolated coastlines, but that is also true in Newfoundland.

We are not suggesting that the coastline of British Columbia can be lightly dismissed, or in any sense that the services provided by the Coast Guard are not significant, only that they can be provided, without the safety of the marine public being impaired, without the lightstations being staffed.

Senator Carney: You mentioned that the media had got hold of a piece of paper somewhere. Are you referring to this report, which is called "Lightstation Report" which states in it, as step one of a plan: "Our objective is to remove all lightkeepers from the low and medium impact lightstations as outlined in the LeBlond Report over the next five years."

Is this report the piece of paper to which you are referring?

Mr. Turner: I understand that that is the piece of paper.

Senator Carney: It is a Coast Guard document.

[Translation]

Le sénateur Carney: Vous avez dit qu'il avait accepté de retirer le personnel.

Le président: Je l'ai consigné par écrit. Il a dit précisément «mettre en route notre projet de retrait du personnel des phares».

Le sénateur Carney: Très bien.

M. Turner: J'ai par ailleurs indiqué qu'il avait aussi insisté pour que l'on procède par la même occasion à une consultation approfondie. Voilà où nous en sommes pour le moment. En fait, le ministre n'a encore fait aucune annonce sur la question pour l'instant, en grande partie en raison de la réception faite par la presse de la Colombie-Britannique à un rapport qu'elle a réussi à se procurer au sujet de nos efforts de planification. La presse a décidé d'en faire ses manchettes et a exigé une réponse du gouvernement. M. Thomas a été chargé de répondre aux questions des médias sur le sujet, ce qu'il a fait.

Je suis sûr que le ministre est bien conscient des préoccupations des parlementaires qui sont originaires de cette côte. Je vous le répète, il nous a autorisé à mettre en route la planification du retrait du personnel et à instituer un mécanisme de consultation, et c'est en partie la raison pour laquelle nous sommes ici aujourd'hui.

Pour en revenir à vos observations liminaires, sénateur, c'est une communauté d'intérêt et non pas un conflit d'intérêt que vous avez. Vous êtes placée dans la même situation que de nombreuses personnes qui vivent le long de la côte de la Colombie-Britannique et qui sont très dépendantes des différents services de sécurité que nous dispensons et qui, par la même occasion, sont tout à fait conscients des différences qui existent entre la côte de la Colombie-Britannique et celles des autres régions du pays.

Il est évident qu'il y a de nombreux navires de plaisance en Colombie-Britannique. Je vous rappelle qu'il y en a tout autant sur les Grands Lacs, où nous n'avons plus de phares dotés de personnel. Les conditions climatiques sont évidemment très sévères en Colombie-Britannique, et les côtes sont isolées, mais c'est tout aussi vrai pour ce qui est de Terre-Neuve.

Il ne s'agit pas pour nous de dire que la côte de la Colombie-Britannique peut être négligée ou que les services dispensés par la Garde côtière y sont d'une manière ou d'une autre superflus, mais d'affirmer qu'il est possible d'offrir ces services, sans que la sécurité maritime du public en souffre et sans que les phares soient dotés de personnel.

Le sénateur Carney: Vous venez de dire que les médias s'étaient procurés quelque part un document. Voulez-vous parler du rapport intitulé «Rapport sur les phares» dans lequel on indique, à la phase 1 du projet: «Notre objectif est de retirer au cours des cinq prochaines années tous les gardiens de phare assurant le fonctionnement des phares d'importance faible et moyenne, tel que cela ressort du rapport LeBlond.»

Est-ce bien de ce document dont vous voulez parler?

M. Turner: Je crois savoir que c'est bien ce document.

Le sénateur Carney: C'est un document de la Garde côtière.

[Text]

The Maritime community just does not accept the assertion of the Coast Guard and the commissioners that the automated stations are 99.9 per cent effective. You have made that presentation to us and the commissioners have stated that. I have in my files reports from the automated weather stations which come from the lightkeepers' records, the same standard logs that you use, which show an amazing rate of failure, and I will file these with the committee.

These are random figures. They show that last year from February 13 to February 22, Lucy Island, which is at the top of the chart, and which has been destaffed, had a 100-per-cent rate of failure; Langara had 40 per cent; Hoskins Isle had a 100 per cent; Cumsheva, on the Queen Charlotte's, had a 30 per cent; Cape St. James, a key island at the bottom of the Queen Charlotte Islands, had an 80-per-cent rate of failure. During the same period, which was a time of very high seas and wintery conditions last year, the Ocean Buoy reports show that North Nomad had a 100-per-cent rate of failure, as did Middle Nomad. South Hecate Strait, which is very difficult, had an 83-per-cent rate of failure. From March 20 to 24, of automated weather stations, Lucy Island had a 40-per-cent failure rate and West Morseby had a 100-per-cent failure rate. In terms of Ocean Buoys, from March 25 to 29 Lucy Island had a 100 per cent failure rate. They took the people off the lights on Lucy Island and they often had a 100-per-cent rate of failure last year, as did Rose Spit. I will file the whole list. A lot of them had a 100-per-cent rate of failure for significant periods of time. In fact, in all of the Prince Rupert district there were many weather station failures for about one and a half months. The same is true with the Ocean Buoy report.

Since the maritime community is using these automated devices, they find it hard to understand why the Coast Guard insists there is a 99-per-cent success rate. On my island they resolved the problem by simply taking the fog horn out. That helps the statistics, because if you remove the fog horn, you do not have any rate of failure. Maybe you could address that point.

Senator Spivak: For those of us who do not live on the coastline, could you define what you mean by rate of failure?

Senator Carney: That they are not working.

Senator Spivak: Do you mean that the lights and everything goes off?

Senator Carney: It is not working.

[Traduction]

La collectivité maritime ne peut tout simplement pas accepter que la Garde côtière et les commissaires puissent affirmer que les phares automatisés sont efficaces à 99 p. 100. C'est ce que vous nous avez exposé et c'est ce qu'ont dit les commissaires. J'ai dans mes dossiers des comptes rendus au sujet des stations météorologiques automatisées qui nous viennent des dossiers tenus par les gardiens de phare, des registres que vous utilisez couramment, et qui font état d'un pourcentage de pannes absolument étonnant. Je vais les remettre entre les mains du comité.

Voici quels sont les chiffres, pris au hasard. On y indique que l'année dernière, du 13 au 22 février, Lucy Island, qui se retrouve tout en haut de la carte, et dont le personnel a été retiré, a eu un pourcentage de pannes de 100 p. 100; Langara, 40 p. 100; Hoskins Isle, 100 p. 100; Cumsheva, sur les îles de la Reine-Charlotte, 30 p. 100; Cap St. James, une île basse située en dessous des îles de la Reine-Charlotte, un taux de pannes de 80 p. 100. Au cours de cette même période, pendant laquelle on a enregistré l'année dernière des tempêtes d'hiver et une mer très mauvaise, le compte rendu portant sur les bouées océaniques fait état d'un taux de panne de 100 p. 100 pour North Nomad de même que pour Middle Nomad. La partie sud du détroit d'Hecate, qui est très difficile, a enregistré un taux de pannes de 83 p. 100. Du 20 au 24 mars, pour ce qui est des stations météorologiques automatisées, Lucy Island a enregistré un taux de pannes de 40 p. 100 et West Morseby un taux de pannes de 100 p. 100. Au niveau des bouées océaniques, du 25 au 29 mars, Lucy Island a eu un taux de pannes de 100 p. 100. On a retiré le personnel du phare de Lucy Island et l'on a souvent enregistré à cet endroit un taux de pannes de 100 p. 100 l'année dernière, de même qu'à Rose Spit. Je vais déposer toute la liste. De nombreux sites ont enregistré des taux de pannes de 100 p. 100 sur de longues périodes. En fait, dans tout le district de Prince Rupert, il y a eu de nombreuses pannes de stations météorologiques pendant un mois et demi environ. Il en est de même pour ce qui est du rapport sur les bouées océaniques.

Étant donné que la collectivité maritime se sert de ces dispositifs automatisés, elle a du mal à comprendre que la Garde côtière insiste pour dire que le taux de succès est de 99 p. 100. Sur mon île, les responsables ont trouvé la solution en retirant tout simplement la corne de brume. Les statistiques en sont améliorées puisqu'à partir du moment où l'on retire la corne de brume, le pourcentage de pannes n'est plus le même. Vous pourriez peut-être nous dire ce que vous en pensez.

Le sénateur Spivak: À l'intention de ceux d'entre nous qui n'habitent pas le long de la côte, pouvez-vous nous préciser ce que vous entendez par taux de pannes?

Le sénateur Carney: C'est lorsque le matériel ne fonctionne pas.

Le sénateur Spivak: Vous voulez dire que les feux et tout le reste s'arrêtent de fonctionner?

Le sénateur Carney: L'équipement ne marche pas.

[Texte]

Of course, one of the reasons it takes so long to fix them is that if the weather is bad, if there is fog and high seas and it is storming, you cannot get there to fix them. I am sure you will hear this on the West Coast.

My point is simply that the Coast Guard maintains, in all its publications and its public statements, that there is a 99.9-per-cent success rate in automated equipment. Users know that is not the case because they are there when the service is not available.

The Chairman: Senator Carney, before I call on Michael Turner to answer the questions you have put, for the record I would like to have it made clear what you wish to file to form part of the record of this committee. Could you tell us what it is you wish to file?

Senator Carney: I certainly will, but it depends on the information that the Coast Guard gives us.

What I have are figures from search and rescue statistics, as well as figures from the lightstations' logs which are available. I will give you that, Mr. Chairman, as well as the editorials. I might as well file for the record the piece of paper which is the report which states that destaffing is the issue.

I have one last question, Mr. Chairman.

The Chairman: Perhaps Mr. Turner could answer your other question first.

Mr. Turner: First, I should explain that when we speak of reliability being 99.97 per cent, we are speaking of the reliability of the overall aids to navigation system at a lightstation, which is important for two reasons. The first of those is that the equipment which Senator Carney has just outlined is not part of the lightstation aids to navigation system, they are automated weather-sensing devices and offshore buoys placed, maintained and operated by the Department of the Environment Atmospheric Environment Service for weather observations. While we provide support to them, we can certainly address some of the questions.

For example, we are familiar with the fact that they are spaced at certain intervals to provide certain overlap, coverage and so on. It would be best for the committee to call directly officials from the Atmospheric Environment Service with respect to how that equipment operates and what they consider a failure or otherwise.

With respect to the lightstation, the reliability figure which we quote is essentially the reliability not of specific pieces of equipment, but of the overall aids to navigation system. In other words, we are referring to the light, its back-up or the back-up's back-up — there are several pieces of equipment in line — and that it operates correctly when required and that the fog horn operates. Many of the pieces of equipment that we have at these

[Translation]

Bien évidemment, l'une des raisons pour lesquelles les pannes durent si longtemps, c'est parce que le temps est mauvais, il y a du brouillard, la mer est haute et la tempête fait rage; voilà pourquoi on ne peut pas venir les réparer. Je suis sûr que vous allez en entendre parler sur la côte ouest.

Ce que je tenais à souligner, c'est que la Garde côtière affirme, dans toutes ses publications et dans toutes ses déclarations publiques, que le matériel automatisé a un taux de succès de 99,9 p. 100. Les usagers savent bien qu'il n'en est rien parce que ce sont eux qui souffrent de l'interruption du service.

Le président: Sénateur Carney, avant de demander à Michael Turner de répondre aux questions que vous lui avez posées, je tiens à ce qu'il soit pris acte du fait que vous allez annexer ce document au procès-verbal des délibérations de notre comité. C'est bien ce que vous allez faire?

Le sénateur Carney: Je n'y manquerai pas, mais il s'appuie sur l'information que nous donne la Garde côtière.

J'ai ici des statistiques provenant du service de recherche et de sauvetage ainsi que des chiffres qui figurent sur les registres disponibles des phares. Je vais vous les remettre, monsieur le président, de même que les éditoriaux. Je pourrais aussi consigner notre procès-verbal le document correspondant au rapport qui envisage de retirer le personnel.

J'ai une dernière question à poser, monsieur le président.

Le président: Il serait peut-être bon que M. Turner réponde d'abord à votre autre question.

M. Turner: Il me faut préciser tout d'abord que lorsque nous parlons d'une fiabilité de 99,97 p. 100, nous nous référons à la fiabilité de l'ensemble des aides à la navigation qui équipent les phares, cette précision ayant son importance pour deux raisons. En premier lieu, il y a le fait que le matériel dont vient de parler le sénateur Carney ne fait pas partie des aides à la navigation équipant les phares, ce sont des dispositifs de signalisation météorologique automatisés et des bouées situées au large des côtes qui sont installés, entretenus et exploités par le Service de l'environnement atmosphérique du ministère de l'Environnement pour les besoins de l'observation météorologique. Nous ne fournissons qu'un soutien logistique à propos de ce matériel, mais nous sommes certainement en mesure de donner certains éclaircissements à son sujet.

Nous savons bien, par exemple, que ce matériel est espacé sur une certaine distance de façon à prévoir des chevauchements, un certain rayon d'action, et cetera. Le comité aurait intérêt à appeler directement les fonctionnaires du Service de l'environnement atmosphérique pour savoir exactement comment fonctionne ce matériel et à partir de quel moment on considère qu'il y a une panne ou toute autre chose de ce genre.

Pour ce qui est des phares, les statistiques que nous avançons en matière de fiabilité portent essentiellement, non pas sur la fiabilité de certaines parties bien déterminées du matériel, mais sur celles de l'ensemble du système d'aide à la navigation. Autrement dit, nous parlons des feux, des feux de secours en cas de panne et des feux qui peuvent encore venir se substituer dans un troisième temps à ces feux de secours — il y a plusieurs systèmes de

[Text]

sites are either backed up by duplicate systems or are fail-safe. For example, it has been frequent practice for light keepers on some manned stations to log as a failure of the equipment the fact that a fog horn may go on when light is reflected off the water, as opposed to when the fog actually rolls in. This is a fail-safe feature of the system. It is designed to turn the fog horn on rather than to make a mistake in the opposite direction. We do not consider that a failure of the system because the aid to navigation system is in fact operating. Similarly, on the lightstation on the light itself, as I mentioned, there is a main light, a backup light and backup power as well. There are also backup sensors. In the event of failures of individual pieces of equipment which are watched 24 hours a day, the overall aid to navigation system will continue functioning.

Senator Carney: Mr. Chairman, that is useful. But in fairness to the people involved, we should not be discussing this aspect here in Ottawa where, as the province says, the only coastline is the Rideau Canal. We should make sure that the Coast Guard personnel are available at our hearings on the west coast to deal with the concerns of the maritime community.

The question I want to ask relates to our mandate. When we set up this hearing you will recall that we had been assured that destaffing was not the policy. I have letters addressed to me, which I will file, from Captain Dantzer, the regional director, in which he states that destaffing was not an issue. Therefore, the intent of our mandate is to explore how the lightstations which operate up and down the coast in key areas can be expanded, how their role can be expanded to include all these services that they now provide and which may not be in their mandate, or how to include services that the maritime community requires. They do not care who operates the system so much as whether or not there is someone there to phone if the system does not give them the information they require.

In view of the fact that the Coast Guard has done some tremendously interesting work in terms of integrating some of its operational requirements with Fisheries, DND and other agencies to supply a better level of service, have you looked at the issue of multi-tasking lightstations to work with national and marine parks, local search and rescue units, or with the Coast Guard on education? In other words, have you worked on having them become the focal point for the maritime community that they in fact are?

[Traduction]

remplacement en cascade — et il s'agit de savoir si tout fonctionne bien lorsqu'on en a besoin et si la corne de brume fonctionne. Nombre de pièces du matériel installé sur ces sites sont soit doublées par du matériel de secours, soit à l'épreuve des pannes. Ainsi, il est arrivé fréquemment que les gardiens de certains phares consignent dans leur registre comme une panne de matériel le fait que la corne de brume se déclenche au moment où les feux se reflètent au-dessus de l'eau et non pas au moment où le brouillard fait effectivement son apparition. Il s'agit d'un mécanisme de protection incorporé au système. Il est conçu pour mettre en marche par anticipation la corne de brume plutôt que de faire l'erreur inverse. Nous ne considérons pas cela comme une panne étant donné que le système d'aide à la navigation fonctionne effectivement. De la même manière, il y a dans les phares, comme je viens de vous le dire, les feux proprement dits doublés de feux de secours ainsi que d'une alimentation de secours. Il y a aussi des capteurs de secours. En cas de panne de certaines parties du matériel qui sont supervisées 24 heures par jour, le système global d'aide à la navigation continue de fonctionner.

Le sénateur Carney: Monsieur le président, voilà qui est utile. Toutefois, en toute justice pour les intéressés, nous ne devrions pas discuter de cette question à Ottawa où, comme le dit la province, les seules berges sont celles du canal Rideau. Il convient de s'assurer que le personnel de la Garde côtière puisse venir à nos audiences sur la côte ouest pour répondre aux préoccupations de la collectivité maritime.

La question que je veux vous poser a trait à notre mandat. Lorsque nous avons mis en place ces audiences, vous vous souviendrez qu'on nous a garanti qu'il n'y avait aucune politique de retrait du personnel. J'ai des lettres qui m'ont été adressées, et que je vais consigner à notre procès-verbal, par le capitaine Dantzer, le directeur régional, dans lequel il affirme qu'il n'est pas question de retirer le personnel. Par conséquent, notre mandat nous amène à envisager de quelle façon les phares qui fonctionnent le long de la côte dans des secteurs clés peuvent être aménagés, de quelle façon on peut en accroître le rôle pour englober tous les services qu'ils dispensent à l'heure actuelle et qui ne relèvent pas nécessairement de leur mandat, ou de quelle façon on peut leur confier des services dont a besoin la collectivité maritime. Les gens ne veulent pas savoir comment fonctionne le système mais plutôt s'il y a quelqu'un sur place auquel on puisse téléphoner si le système ne fournit pas l'information nécessaire.

Compte tenu du fait que la Garde côtière a fait un travail formidable pour intégrer une partie de ses exigences opérationnelles à celles des Pêches, du MDN et d'autres organismes de façon à pouvoir dispenser de meilleurs services, avez-vous envisagé la possibilité de vous doter de phares polyvalents oeuvrant de concert avec les parcs nationaux et marins, les services locaux de recherche et de sauvetage ou avec la Garde côtière pour les mettre au service du public? Autrement dit, avez-vous étudié la possibilité d'en faire le point de ralliement de la collectivité maritime, ce qu'ils sont en réalité?

[Texte]

Mr. Turner: First, with respect to the question of the policy on staffing or destaffing, as recently as two months ago in March when you met with Captain Dantzer what he reported was correct. At that point we were not intending to move with destaffing. We are now at the point which I discussed with you earlier.

Second, with regard to the question of having officials appear from the Coast Guard in British Columbia, Mr. Bryant is with us today. He is responsible for these programs in British Columbia. I think he may wish to add some points with respect to the questions concerning reliability, the weather services and the third question you just raised, senator.

In fact, we have considered carefully the question of the role of light keepers in providing other support for the Coast Guard and other government departments and agencies. We have carried out some work in this regard over a number of years. Mr. Bryant, who is responsible for the programs and comes from our Vancouver office, can address that point specifically.

Mr. Rick Bryant, Regional Manager, Marine Navigation Systems, Western Region, Canadian Coast Guard: Certainly, we could provide you with some detailed information on the reliability of the various systems to which you have referred. I experienced some difficulty when you were listing the various equipment because you included a mixture of weather buoys, weather stations, what sounded like mountain-top radio sites and lightstations.

You also referred to reliability for short periods of time, senator. If something fails for one day, I agree that it has a 100-per-cent failure rate for that day, but that is not its failure rate. The failure rate has to be taken over a period of time. What we normally do is we talk about an annual rate of failure.

In addition to our 35 manned light houses on the west coast, we have something in the order of 780 light beacons which are also aids to navigation on the coast. These beacons are operated totally unattended and largely with solar power. For those aids to navigation, we are achieving the sorts of figures that were mentioned, that is, 99.97 per cent reliability.

Senator Carney: Do you agree that at times the automated aids to navigation are not working? I did not quote one-day statistics, but statistics for various periods of time. Do you agree that there are times on the coast when the automated equipment is not working? If you are out there in your gill-netter or sailing, do you not agree that there are periods of time when they do not work?

Mr. Bryant: There is no question that there have been failures of some of the weather buoys and weather stations. I believe those were the figures you were quoting, Senator Carney.

[Translation]

M. Turner: Tout d'abord, pour ce qui est de la politique de retrait ou de non-retrait du personnel, il y a deux mois encore, lorsque vous avez rencontré en mars le capitaine Dantzer, ce qu'il vous a dit était exact. À ce moment-là, nous n'avions pas l'intention de procéder au retrait du personnel. Nous en sommes maintenant au point que je vous ai indiqué tout à l'heure.

En second lieu, pour ce qui est de demander la comparution des fonctionnaires de la Garde côtière de la Colombie-Britannique, M. Bryant est ici avec nous aujourd'hui. Il est chargé de ces programmes en Colombie-Britannique. Je crois qu'il aurait quelques petites choses à ajouter au sujet de la fiabilité, des services météorologiques et de la troisième question que vous venez juste de poser, sénateur.

En fait, nous nous sommes penchés attentivement sur le rôle joué par les gardiens de phare pour appuyer l'action de la Garde côtière ou d'autres ministères et organismes du gouvernement. Nous avons effectué certaines études sur le sujet depuis un certain nombre d'années. M. Bryant, qui est chargé des programmes et qui relève de notre bureau de Vancouver pourra vous en parler plus précisément.

Rick Bryant, gestionnaire régional, Systèmes de navigation maritime, Région de l'Ouest, Garde côtière canadienne: Nous pourrions bien évidemment vous fournir des renseignements détaillés sur la fiabilité des différents systèmes dont vous avez parlé. J'ai eu quelques difficultés à vous suivre lorsque vous avez dressé la liste des différents équipements parce que vous avez parlé en vrac de bouées météorologiques, de stations météorologiques et de matériel s'apparentant à celui des phares ou encore à celui des relais radio situés au sommet des montagnes.

Vous avez aussi parlé de fiabilité sur de très courtes périodes, madame le sénateur. Si du matériel tombe en panne pendant une journée, je reconnais qu'il s'agit d'un taux de panne de 100 p. 100 pour cette journée-là, mais ce n'est pas le taux de pannes global. Il faut calculer celui-ci sur une certaine durée. Normalement, nous considérons le taux de pannes annuel.

En plus de nos 35 phares dotés de personnel sur la côte ouest, nous avons quelque chose comme 780 balises lumineuses qui sont elles aussi des aides à la navigation le long de la côte. Ces balises fonctionnent absolument sans personnel et sont en grande partie alimentées à l'énergie solaire. Pour ce qui est de ces aides à la navigation, nous atteignons les résultats que nous avons mentionnés, soit une fiabilité de 99,97 p. 100.

Le sénateur Carney: Êtes-vous d'accord pour dire qu'il arrive que les aides à la navigation automatisées ne fonctionnent pas tout le temps? Les statistiques que je vous ai citées ne portaient pas sur une seule journée, mais sur des périodes diverses. Êtes-vous d'accord avec moi pour dire qu'il arrive que le matériel automatisé ne fonctionne pas le long de la côte? Pour celui qui est en train de jeter ses filets ou qui fait de la voile, ne convenez-vous pas qu'il y a des moments où ce matériel ne fonctionne pas?

M. Bryant: Il est indéniable qu'il y a eu des stations et des bouées météorologiques qui sont tombées en panne. Je pense que ce sont les chiffres que vous avez cités, sénateur Carney.

[Text]

I am assured by our partners in the Atmospheric Environment Service that they have come a long way in improving the reliability of their automated stations. They now rely very heavily on them. Certainly, when we were looking at the question of lightstation destaffing in the past, the weather reports from the light keeper represented the major contribution. What we see now is a large number of these automated sites. Our point of view in that regard is that these automated systems can do the job that was done in the past by the light keeper.

Senator Carney: During this period of time —

The Chairman: Senator Carney, there are just 25 minutes left with this group of witnesses. There are three other senators who wish to ask some questions. Will you make this your last question for now, please?

Senator Carney: During this period of time weather reports were given by manned station, and they were 100-per-cent effective. During the period of time that the automated equipment was down and not reporting, the staffed weather stations were giving periodic reports four, five or seven times a day. My point is that, on balance, on the coast in these difficult areas staffed stations are more reliable than automated equipment. I am simply raising concerns about the statement of the Coast Guard that they are 99-per-cent effective, Mr. Chairman.

I am sure that these points would be better made on the coast. I have letters here from the United Fishermen and others who want to put questions to the Coast Guard, which is why I am asking that these witnesses be available on the coast on this issue.

I find it interesting that, apparently, this decision was made without the consultation promised by the minister and the Coast Guard.

Mr. Turner: Senator, did you wish Mr. Bryant to reply to your question concerning the multi-tasking of light keepers?

Senator Carney: Definitely. The mandate of this committee is to deal with that issue.

Mr. Turner: We are in your hands, Mr. Chairman.

Mr. Bryant: The question of multi-tasking is something that we in the Coast Guard are having a broad look at. We are looking at multi-tasking of all our Coast Guard employees. Certainly, where we do have manned lightstations that will be a consideration.

I would also like to emphasize that the planning phase that we are in right now will involve this detailed consultation process on the west coast. We will certainly be dealing in great detail with the types of issues which have been identified today when we

[Traduction]

Nos homologues du Service de l'environnement atmosphérique nous assurent qu'ils ont fait de gros progrès pour améliorer la fiabilité de leurs stations automatisées. Ils leur font aujourd'hui largement confiance. Certes, chaque fois que nous avons étudié par le passé la question du retrait du personnel des phares, les rapports météorologiques fournis par les gardiens de phare étaient l'élément clé. Nous constatons aujourd'hui que nous disposons d'un grand nombre de sites automatisés de ce genre. Nous considérons de ce point de vue que ces appareils automatisés peuvent désormais faire le travail qui était fait par le passé par les gardiens de phare.

Le sénateur Carney: Pendant cette période ...

Le président: Sénateur Carney, il nous reste tout juste 25 minutes pour ce groupe de témoins. Il y a trois autres sénateurs qui veulent aussi poser des questions. Puis-je vous demander que ce soit votre dernière question?

Le sénateur Carney: Pendant cette période, les rapports météorologiques étaient envoyés par les stations dotées de personnel, et ils étaient efficaces à 100 p. 100. Pendant la période au cours de laquelle le matériel automatisé était en panne et n'envoyait aucune information, les stations météorologiques dotées de personnel envoyaient régulièrement des rapports, quatre, cinq ou sept fois par jour. Ce que je veux vous faire comprendre, c'est que tout bien considéré, dans les conditions difficiles qui règnent le long de cette côte, les stations dotées de personnel sont plus fiables que le matériel automatisé. J'émettais simplement des réserves au sujet de la déclaration faite par la Garde côtière, qui déclare que ce matériel est efficace à 99 p. 100, monsieur le président.

Je suis sûre qu'il sera préférable de développer tous ces arguments sur la côte ouest. J'ai ici des lettres qui me sont envoyées par la United Fishermen Union et d'autres intervenants qui veulent poser des questions à la Garde côtière, et c'est pourquoi je demande la comparution de ces témoins sur la côte ouest pour qu'ils puissent répondre.

Je suis frappé par le fait que cette décision a apparemment été prise sans que la consultation promise par le ministre et par la Garde côtière ait eu lieu.

M. Turner: Sénateur, voulez-vous que M. Bryant vous réponde au sujet de la polyvalence des gardiens de phare?

Le sénateur Carney: Oui, bien sûr. Notre comité a pour mandat de se pencher sur la question.

M. Turner: Nous sommes à votre disposition, monsieur le président.

M. Bryant: La question de la polyvalence, c'est quelque chose qu'il nous faudra largement examiner sur la côte ouest. Nous envisageons de rendre polyvalents la totalité de nos employés de la Garde côtière. Il est certain que là où nous avons des phares dotés en personnel, c'est un élément qui sera pris en considération.

Je tiens aussi à insister sur le fait que la phase de planification dans laquelle nous nous sommes engagés à l'heure actuelle prévoit ce mécanisme de consultation en profondeur sur la côte ouest. Nous ne manquerons pas d'examiner de manière très

[Texte]

meet with the individuals affected by these services on the coast. I am convinced that we will hear from these people. We will be able to respond to their concerns in a way that will guarantee safety.

Senator Forrestall: Mr. Chairman, I have three questions. First, who initiated this review? Where did the necessity to undertake it come from? Did it come from Treasury Board, the government or the minister? Did it come internally?

Second, what is the dollar saving?

Senator MacDonald: To do what?

Senator Forrestall: I am talking about this initiative, this nonsense, this piece of paper. Where did the idea to destaff come from? The last time we went through a lengthy hassle in respect to this matter it was agreed that you would cease and desist, which you did for years. Why all of a sudden have we started again? Is it because of the tight money? Why are we doing it now?

Who gave you the instructions to undertake the work that led to what is before us? I am not saying anything about Senator Carney's very valid position, that the minister is chicken and does not have the guts to tell the people of Newfoundland or British Columbia that he was doing this behind their backs. This is *fait accompli*. You have done it. I think that you laugh at us sometimes.

What is the dollar saving in terms of the West Coast? For example, probably out of 35 you might be able to justify closing down four or five.

Senator Carney: They can close them on your coast.

Senator Forrestall: Not on my coast. No way.

How much would it cost to keep these 35 going? I have other questions, but I will let them go for now and leave it at just these three: Why now? Who initiated it? And what are the savings?

Mr. Turner: Why now, sir? Because we believe that we have now made sufficient improvements to the safety systems that were identified by people we spoke to in the last round; because we believe that it is a valid proposition and that we should look seriously at whether or not we need to keep stations manned.

The reason for it is very simple. It costs a lot of money to run manned lightstations.

Senator Forrestall: How much?

Mr. Turner: Not because of the salaries —

Senator Forrestall: Do not tell me "a lot". How much?

Mr. Turner: — but because of the support costs for it.

Senator Forrestall: How much?

[Translation]

détaillée toutes les questions qui ont été soulevées aujourd'hui lorsque nous rencontrerons les personnes concernées par ces services sur cette côte. Je suis convaincu que ces gens viendront nous parler. Nous pourrions alors répondre à leurs préoccupations d'une manière qui garantisse la sécurité.

Le sénateur Forrestall: Monsieur le président, j'ai trois questions à poser. Tout d'abord, qui a pris l'initiative de cette révision? Qui en a exprimé la nécessité? Est-ce le Conseil du Trésor, le gouvernement ou le ministre? Est-ce une initiative interne?

En second lieu, quelles sont les économies qu'on en retire?

Le sénateur MacDonald: En faisant quoi?

Le sénateur Forrestall: Je parle de cette initiative, de cette ineptie, de ce document. Qui a eu l'idée de retirer le personnel? La dernière fois que nous avons dû subir ce genre de siège sur toute cette question, il avait été convenu que vous alliez abandonner cette idée, ce que vous avez fait pendant des années. Pourquoi soudainement tout recommencer? Est-ce par manque d'argent? Pourquoi maintenant?

Qui vous a donné les directives d'entreprendre le travail qui nous est présenté ici? C'est sans compter ce que vient de nous dire très justement le sénateur Carney, que le ministre s'est dégonflé et qu'il n'a pas le courage d'annoncer à la population de Terre-Neuve ou de la Colombie-Britannique ce qu'il est en train de faire derrière son dos. C'est un fait accompli. On ne peut plus rien y faire. Je crois que vous devez bien rire de nous parfois.

Quelles sont les économies réalisées sur la côte ouest? Ainsi, sur 35 phares, il est probable que vous puissiez justifier la fermeture de quatre ou cinq d'entre eux.

Le sénateur Carney: Ils pourraient les fermer le long de votre côte.

Le sénateur Forrestall: Pas le long de ma côte. Pas question.

Combien vous en coûte-t-il pour maintenir ces 35 phares en exploitation? J'aurais d'autres questions à vous poser, mais je vais m'en tenir à ces trois questions pour l'instant: pourquoi maintenant? Qui en a pris l'initiative? Quelles sont les économies réalisées?

M. Turner: Pourquoi maintenant? Parce que nous considérons que nous avons suffisamment amélioré les systèmes de sécurité détaillés par les intervenants qui nous ont parlé la dernière fois. Parce que nous considérons que c'est un bon projet et qu'il convient de nous demander sérieusement si nous devons continuer à équiper ces phares en personnel.

La raison en est bien simple. Il est très onéreux d'exploiter des phares dotés en personnel.

Le sénateur Forrestall: Combien?

M. Turner: Ce n'est pas tant à cause des salaires...

Le sénateur Forrestall: Ne me dites pas «très onéreux». Dites-moi combien?

M. Turner: — qu'en raison des coûts de l'entretien.

Le sénateur Forrestall: Quel en est le coût?

[Text]

Mr. Turner: In the case of British Columbia —

Senator Forrestall: Mr. Chairman, I have asked how much.

Mr. Turner: I am about to answer, sir. Do you want it for British Columbia or for the whole country?

Senator Forrestall: I thought my question, Mr. Chairman, was fairly clear. I asked for the West Coast alone, because that is what we are basically and primarily dealing with right now. We will look at Newfoundland later on.

Mr. Turner: Our present direct costs to run the stations are roughly \$3.4 million per year.

Senator Forrestall: Peanuts.

Mr. Turner: Not when you do not have it, sir.

Senator Carney: That includes the cost of taking out bureaucrats.

Senator Forrestall: That is no excuse. Tell that to your minister. Do not tell it to this committee.

Senator Johnson: Is that staffed?

Mr. Turner: That includes the direct costs, including the staff, yes.

Senator Forrestall: You say \$3.4 million dollars.

Mr. Turner: Salaries and other O & M and direct costs. There are other indirect costs which are not factored into that.

Senator Forrestall: Think of the anguish and heartache and terror that you strike in the hearts of people, and it is for \$3.4 million? You dropped that much overboard last fall.

Mr. Turner: Sir, with respect to the reasons for it, the reasons are that we can use the money we save by destaffing more effectively in terms of the overall safety systems and impact, just in terms of bang for the buck, in other words.

In our view and based on the evidence from 194 stations which we already operate in this mode across the country, keeping all of the sites manned is not the best use of the resources we have. As we have less money each year, it is important that we get absolutely the best use out of the money in terms of the safety of the mariner.

Senator Forrestall: If resources were not a problem, would you have shut them down?

Mr. Turner: That is a somewhat hypothetical question, senator, but, if resources were no problem, I would love to have people along the entire coast, yes.

Senator Forrestall: Hypothetical questions do not deserve responses. Who initiated this?

Mr. Turner: Who initiated the proposals? If you are speaking of the present proposals over the last few years, they were initiated by our people on the ground in the region who are

[Traduction]

M. Turner: En ce qui concerne la Colombie-Britannique —

Le sénateur Forrestall: Monsieur le président, j'ai demandé quel était le coût.

M. Turner: Je vais vous répondre. Pour la Colombie-Britannique ou pour l'ensemble du pays?

Le sénateur Forrestall: Je croyais que ma question, monsieur le président, était très claire. J'ai demandé uniquement pour la côte ouest parce que c'est essentiellement et avant tout ce dont il s'agit ici. Nous parlerons plus tard de Terre-Neuve.

M. Turner: Nos coûts d'exploitation directs des phares sont actuellement de l'ordre de 3,4 millions \$ par an.

Le sénateur Forrestall: Une misère.

M. Turner: Pas quand on ne dispose pas de cet argent, monsieur le sénateur.

Le sénateur Carney: Cela englobe les frais de navette des fonctionnaires.

Le sénateur Forrestall: Ce n'est pas une excuse. Dites ça à votre ministre et pas au comité.

Le sénateur Johnson: Est-ce que ce sont les phares dotés de personnel?

M. Turner: Oui, ce sont les coûts directs, y compris les frais de personnel.

Le sénateur Forrestall: Vous dites 3,4 millions \$.

M. Turner: En salaires, en divers frais d'exploitation et d'entretien et en coûts directs. Il y a d'autres coûts indirects qui ne sont pas pris en compte dans ce calcul.

Le sénateur Forrestall: Imaginez l'inquiétude et les maux de tête que vous causez à ces gens, et tout cela pour 3,4 millions \$? Vous avez lâché bien plus d'argent en automne dernier.

M. Turner: La raison, monsieur le sénateur, c'est que l'argent ainsi économisé du fait du retrait du personnel peut être affecté plus efficacement à l'ensemble des systèmes de sécurité et, pour ainsi dire, nous en avons davantage pour notre argent.

De notre point de vue, et compte tenu de l'expérience tirée des 194 phares que nous exploitons d'ores et déjà de cette manière dans tout le pays, maintenir le personnel en place n'est pas la meilleure façon d'utiliser nos ressources. Les crédits qui nous sont affectés diminuant chaque année, il est important pour nous d'en faire absolument le meilleur usage de façon à garantir la sécurité des marins.

Le sénateur Forrestall: S'il n'y avait pas un problème de crédits, est-ce que vous auriez fermé ces installations?

M. Turner: C'est en quelque sorte une question d'école, sénateur, mais si nous n'étions pas limités par les crédits, oui, c'est avec plaisir que nous déploierions du personnel tout au long de la côte.

Le sénateur Forrestall: Les questions d'école ne méritent pas de réponse. Qui est à l'origine de cette initiative?

M. Turner: Qui a pris l'initiative de ce projet? Pour ce qui est du projet actuel qui a pris forme ces dernières années, l'initiative en a été prise par nos gens sur place dans la région qui sont

[Texte]

responsible for managing safety on the coast, because they believe they can best use the resources in other areas in terms of the —

Senator Forrestall: So your people on the ground on the coast came to you and said, "Here is an area where technological improvements, and so on, have advanced to the point where we can now close these."

Mr. Turner: Not close them, sir. Just take people off and monitor them. Our management on the coast —

Senator Forrestall: Destaff them, yes.

Senator Johnson: So you are not saving the money. You are putting it elsewhere.

Mr. Turner: It is not quite that simple, of course, these days.

Senator Forrestall: At what point did you go to the minister?

Mr. Turner: We have gone to the minister on this one three times, as we have outlined in the material provided, sir, the most recent of which was within the last three weeks. Previously, in 1992 —

Senator Carney: In 1992, the minister did not advance it.

Mr. Turner: That is correct. In 1986, we went to the minister, at that point, with a proposal. As we have outlined in the material provided, it was studied by an independent outside consultant who was hired for the purpose. The minister then made a decision as to how many we would be permitted to do. We, in fact, destaffed five at that point.

Senator Johnson: That was the consultant's report that you based that on?

Mr. Turner: That is correct.

Senator Johnson: Who was the consultant?

Mr. Turner: Dr. LeBlond, a professor at the University of British Columbia. He did a well-known study for the Atmospheric Environment Services with respect to winter forecasting issues in the West Coast after a major storm and the loss of life in the fishery out there.

In 1991, we came back to the minister at that point and said that we believed it would be advisable to consider destaffing lightstations on the West Coast, or at least a number of them. We proposed, at that point, to destaff 14 lightstations. That policy, or that project, rather, was rejected after consideration by the minister with consultation and input from a number of sources, including on the coast.

Most recently, just within the last few weeks, we have come back again and said, "Sir, we believe the safety systems are now at a point, and our budgets are at a point, where it is advisable to

[Translation]

chargés de veiller à la sécurité le long de la côte, parce qu'ils ont estimé qu'il était préférable d'utiliser ces ressources dans d'autres secteurs de façon...

Le sénateur Forrestall: Ce sont donc vos responsables sur place le long de la côte qui sont venus vous dire: «Voilà un domaine dans lequel les progrès techniques, et cetera, nous permettent aujourd'hui de fermer ces installations.»

M. Turner: Pas de les fermer, monsieur le sénateur. Simplement d'en retirer le personnel et d'en contrôler le fonctionnement. Notre gestion sur la côte...

Le sénateur Forrestall: En retirer le personnel, en effet.

Le sénateur Johnson: Vous n'économisez donc pas cet argent. Vous l'affectez ailleurs.

M. Turner: Ce n'est jamais si simple, bien sûr, de nos jours.

Le sénateur Forrestall: À quel moment vous êtes-vous adressé au ministre?

M. Turner: Nous avons présenté ce projet au ministre à trois reprises, comme nous vous l'avons signalé dans la documentation fournie, la dernière fois c'était il y a trois semaines. Avant, c'était en 1992...

Le sénateur Carney: En 1992, le ministre n'a pas donné suite au projet.

M. Turner: C'est exact. En 1986, nous nous sommes présentés devant le ministre avec un projet. Comme nous l'avons indiqué dans la documentation fournie, ce projet a été étudié par un consultant indépendant engagé sous contrat à cette fin. Le ministre a ensuite pris la décision concernant le nombre de phares dont nous pourrions retirer le personnel. Nous avons effectivement retiré le personnel de cinq phares à ce moment-là.

Le sénateur Johnson: Vous vous êtes fondé sur le rapport du consultant?

M. Turner: C'est exact.

Le sénateur Johnson: Qui était ce consultant?

M. Turner: M. LeBlond, un professeur de l'Université de la Colombie-Britannique. Il a effectué pour le compte des Services de l'environnement atmosphérique une étude très connue au sujet des problèmes posés par les prévisions météorologiques en hiver sur la côte ouest après de fortes tempêtes compte tenu des pertes en vies humaines que l'on y enregistre dans le secteur des pêches.

En 1991, nous nous sommes à nouveau adressés au ministre en lui disant qu'à notre avis il serait souhaitable d'envisager un retrait du personnel des phares de la côte ouest, du moins pour ce qui est d'un certain nombre d'entre eux. Nous avons proposé à ce moment-là de retirer le personnel de 14 phares. Cette politique, ou du moins ce projet, a été rejetée après examen par le ministre, qui a procédé à des consultations et a pris l'avis d'un certain nombre de personnes, y compris sur la côte.

Tout récemment, il y a quelques semaines seulement, nous nous sommes à nouveau adressés au ministre pour lui dire: «Nous considérons que nos systèmes de sécurité et que nos budgets en

[Text]

revisit this question, because we can make the best use of the savings in other areas."

Senator Forrestall: And you did that because we were gone. Because you know that in 1991 it was rejected.

I have a final question and then I will stop. How much does it cost? For example, these 35 to be destaffed, what is the annual cost for an automated system?

Mr. Turner: For the entire automated system on the West Coast, it would be roughly half a million dollars per year, as opposed to roughly \$3.8 million now.

Senator Forrestall: We have three or four figures running around. Someone said \$3.2 million, then it was \$3.5, now we are up to \$3.8 million. So the savings are around \$3.2 million? This is the cost of avoiding —

Mr. Turner: The direct operating costs are roughly \$3.8 million for the manned lightstations on the West Coast. This does not factor in certain other areas, such as ship time, helicopter time, which would be significantly decreased by not having to visit the lightstations for resupply.

On the other hand, some aspects of helicopter time are increased a certain percentage by the need to send technicians more often. The direct costs of maintaining the lightstations, the supplies, operating costs, the salaries and so on, are roughly \$3.8 million. It varies from year to year, of course.

We believe that the direct cost of monitoring them after they have been automated would be roughly half a million or slightly less. It would take roughly a \$5-million capital investment to do that over a period of roughly three years. Our savings at the end of that would be a direct O & M savings of roughly \$3.4 million, plus the savings in ship time.

Senator MacDonald: Mr. Chairman, this is not totally accurate, but when you count up all the lightstations that have been destaffed, or automated — it is one and the same thing, I guess?

Mr. Major: No. Some stations are not automated.

The Chairman: Some are just terminated.

Senator MacDonald: I see. I count up, let us say, 600-and-some lightstations in the United States, New Zealand, Scotland and Norway. Is the equipment they are using as good as yours or better than yours or the same as yours?

Mr. Major: It is pretty much the same, yes.

Senator MacDonald: We are talking about 600 lightstations all over the globe. Senator Carney's advocacy, and those who support her, will only succeed if she can prove that this area between Washington and Alaska, this part of British Columbia,

[Traduction]

sont parvenus à un point où il est souhaitable de revoir cette question parce que nous pourrions faire un meilleur usage dans d'autres secteurs de l'argent ainsi économisé.»

Le sénateur Forrestall: Et vous l'avez fait en notre absence. Parce que vous savez que le projet de 1991 a été rejeté.

Je vais vous poser une dernière question et je m'arrêterai là. Quel va être le coût de ce projet? Pour ce qui est de ces 35 phares qui n'auront plus de personnel, par exemple, quel est le coût annuel d'un système automatisé?

M. Turner: Pour l'ensemble du système automatisé sur la côte ouest, ce sera environ un demi-million de dollars par an, contre à peu près 3,8 millions \$ à l'heure actuelle.

Le sénateur Forrestall: On nous lance trois ou quatre chiffres différents à la tête. Quelqu'un a parlé tout à l'heure de 3,2 millions \$, ensuite c'est 3,5 millions \$ et maintenant nous en sommes à 3,8 millions \$. Les économies réalisées sont donc de 3,2 millions \$? C'est le prix correspondant au fait d'éviter...

M. Turner: Les frais d'exploitation directs sont d'environ 3,8 millions \$ pour ce qui est des phares dotés en personnel sur la côte ouest. Ce chiffre ne tient pas compte d'autres postes de dépenses, comme celui des navettes effectuées par les bateaux ou par les hélicoptères et qui seraient nettement réduites si l'on n'avait pas à se rendre sur place pour réapprovisionner les phares.

Par contre, les navettes effectuées par les hélicoptères vont augmenter à d'autres égards d'un certain pourcentage étant donné qu'il faudra envoyer plus souvent des techniciens. Les coûts directs entraînés par l'entretien des phares, les fournitures, les frais d'exploitation, les salaires, et cetera, sont de l'ordre de 3,8 millions \$. Ça varie d'une année sur l'autre, bien entendu.

Nous estimons que le coût direct de la supervision des phares une fois ceux-ci automatisés sera d'environ un demi-million de dollars ou peut-être un peu moins. Pour ce faire, il faudra effectuer environ 5 millions \$ d'investissement sur une période de quelque trois ans. Les économies que nous réaliserons au bout du compte en frais directs d'exploitation et d'entretien seront d'environ 3,4 millions \$, sans compter les économies réalisées du fait de la réduction des navettes effectuées par les navires.

Le sénateur MacDonald: Monsieur le président, ce n'est pas totalement exact, mais lorsqu'on fait le compte de tous les phares dont on a retiré le personnel, ou que l'on a automatisé — cela revient au même, j'imagine?

M. Major: Non. Certains phares ne sont pas automatisés.

Le président: Ils sont simplement abandonnés.

Le sénateur MacDonald: Je comprends. Si je fais le décompte, il y a disons 600 et quelques phares aux États-Unis, en Nouvelle-Zélande, en Écosse et en Norvège. Est-ce que le matériel que l'on utilise dans ces pays est aussi bon, meilleur ou le même que le nôtre?

M. Major: Oui, c'est à peu près la même chose.

Le sénateur MacDonald: Nous parlons de quelque 600 phares dans le monde entier. La revendication du sénateur Carney, et de ceux qui appuient sa thèse, ne pourra aboutir que si elle parvient à nous prouver que cette zone située entre l'État de Washington et

[Texte]

this part of Canada, is so unique as to be handled in some other way.

How can she prove that? How would you help her? Are there people dying out there? I am a Nova Scotian. She said that 50 people died. Were they in a canoe? Did they all die together, singly, or in kayaks.

Senator Adams: Just accidents.

Senator MacDonald: Is this happening?

Senator Carney: I can answer that. I have here search-and-rescue figures and these are Coast Guard statistics. They do not show you by category, although I am sure you could find it. Basically, the people who are saved include everyone from kayakers to Coast Guard personnel who fall into the water when they are servicing some of their own equipment, to fishermen, to people in pleasure boats.

We are looking at a very small aspect of the Coast Guard's problem. They have enormous problems on the coast in terms of their inability to respond to the need for diving equipment when there is a marine accident and people are trapped in a hull. They have enormous problems and we are very supportive of the Coast Guard.

However, if you want to know how they died — from Carmana to Cape Scott, there were 3 lives lost, 78 people saved, 534 people on board. So those would probably be fish boats, would they not, or big boats?

In Juan de Fuca, Race Rocks to Discovery Island, 2 lives lost, 25 lives saved, 410 persons on board. Those would be cumulative.

From Gulf Islands, Saturna Island, my island, to Porlier Pass, 7 lives lost, 22 lives saved, 351 persons on board.

From the Southern Strait of Georgia, Sand Heads to Pt. Atkinson, which is a very heavily used area because it is the mouth of the Fraser River, the mouth of Burrard Inlet, where the pleasure-boaters come out, 22 lives were lost, 138 lives saved, and 1,159 persons on board.

These are 1993 statistics. From the Northern Strait of Georgia, entrance to Chrome — that is roughly from Nanaimo on the inside part of the coast up, and you can see where Chrome Island is — there were 3 lives lost, 58 lives saved, 772 persons on board.

From Johnstone Strait and Queen Charlotte Islands — Johnstone Strait is north of Chatham Point there, where it is jammed with islands. Queen Charlotte Strait is the big strait; it is hard for me to show you from here. From Johnstone Strait and Queen Charlotte Island, Cape Mudge to Egg Island, there were 11 lives lost. Cape Mudge is one of the lights they want to close. It

[Translation]

l'Alaska, cette partie de la Colombie-Britannique, cette région du Canada, est si spéciale qu'il convient de la traiter différemment.

Comment peut-elle faire cette démonstration? Comment allez-vous pouvoir l'aider à le faire? Y a-t-il des gens qui meurent le long de cette côte? Je viens de la Nouvelle-Écosse. Le sénateur nous a dit que 50 personnes étaient mortes. Est-ce qu'elles faisaient du canot? Est-ce qu'elles sont toutes mortes ensemble, séparément ou dans des kayaks?

Le sénateur Adams: Ce sont simplement des accidents.

Le sénateur MacDonald: C'est ainsi que ça se passe?

Le sénateur Carney: Je peux vous répondre sur ce point. J'ai ici les statistiques de la recherche et du sauvetage, et elles nous viennent de la Garde côtière. Il n'y a pas de répartition selon les différentes catégories, mais je suis sûre que vous pourriez les avoir. Essentiellement, les gens qui sont secourus appartiennent à toutes les catégories, depuis les kayakistes jusqu'aux membres du personnel de la Garde côtière tombés à l'eau en effectuant l'entretien de leur propre matériel, en passant par les pêcheurs et par les plaisanciers.

Il ne s'agit là que d'une très petite partie des problèmes auxquels est confrontée la Garde côtière. Elle rencontre d'énormes difficultés le long de la côte lorsqu'elle n'est pas en mesure par exemple d'amener sur place du matériel de plongée en cas d'accident maritime et lorsque des personnes sont coincées à l'intérieur d'une coque. Elle fait face à des problèmes considérables et nous appuyons résolument son action.

Si vous voulez savoir toutefois comment toutes ces personnes sont mortes — de Carmana à Cape Scott, il y a trois pertes de vies humaines, 78 vies sauvées et 534 personnes à bord. On peut penser qu'il s'agit là des bateaux de pêche, n'est-ce pas, ou des gros bateaux?

Dans le détroit de Juan de Fuca, de Race Rocks à Discovery Island, deux pertes de vies humaines, 25 vies sauvées, 410 personnes à bord. Il s'agit là de totaux cumulatifs.

De Gulf Islands, Saturna Island, mon île, jusqu'à Porlier Pass, 7 pertes de vies humaines, 22 vies sauvées, 351 personnes à bord.

Du sud du détroit de Georgie, de Sand Heads jusqu'à la pointe Atkinson, zone qui est très fréquentée puisqu'elle correspond à l'embouchure du fleuve Fraser, à l'embouchure de Burrard Inlet, là où sortent les plaisanciers, 22 pertes de vies humaines, 138 vies sauvées et 1 159 personnes à bord.

Ce sont là les statistiques de 1993. De la partie nord du détroit de Georgie, l'entrée de Chrome — ça va plus ou moins de Nanaimo jusqu'à la partie intérieure de la côte, vers le haut, vous pouvez voir où se trouve Chrome Island — trois pertes de vies humaines, 58 vies sauvées et 772 personnes à bord.

Du détroit de Johnstone jusqu'aux îles de la Reine-Charlotte — le détroit de Johnstone est situé au nord de la pointe Chatham, ici, où il se perd entre les îles. Le détroit de la Reine-Charlotte est celui qui est le plus large; il m'est difficile de vous le montrer d'ici. Du détroit de Johnstone jusqu'aux îles de la Reine-Charlotte, de cap Mudge à Egg Island, il y a 11 pertes de vies

[Text]

is right where the cruise ships enter this jungle of islands. This is where one of the cruise ships actually ran aground because the entrance is so narrow. There is huge cruiser traffic up and down there.

There is Quadra Island, where Cape Mudge is. While it is right outside the city of Campbell River, it has an intense-use pattern. It has everything from major Alaska cruisers to kayakers. Egg Island is used by the fishermen as a reference point. In that area there were 11 lives lost, 55 lives saved, 467 persons on board.

On the north coast to the Queen Charlotte Islands, in this section here, there were 17 lives lost, 61 lives saved, 516 persons on board.

The Chairman: Is that enough of a sample for you, Senator MacDonald?

Senator MacDonald: Yes.

Senator Carney: The general statistics say 61.12 per cent of all incidents involve pleasure craft. These are your own statistics; 17.52 per cent involve fishing vessels; 7.5 per cent involve commercial vessels. That is why we value the Coast Guard. We all love the Coast Guard. We want them to have a very effective service. Some of us, the overwhelming majority on the coast, feel an effective service does involve people on the lights.

Mr. Turner: Senator, if I may respond to the other question as well —

Senator MacDonald: I want to make the case for the uniqueness. You have all the statistics around the world. Have other people been having the same fate as this?

Mr. Turner: I think, sir, that the important thing here is that, overall, the accident rate or incident rate on the West Coast is going down, not up. The number of lives lost has been relatively constant when averaged over the last few years. It was 49 last year.

The important thing in terms of your committee's consideration, it would appear to me — and this is, of course, for you to judge — would be whether, and to what extent, lightkeepers played any role in saving those lives.

The figures of lives saved that Senator Carney mentions, which were taken from our own records at the Rescue Coordination Centre, are not, I must confess, of lives saved by lightkeepers. These are lives saved by the search-and-rescue system overall.

Senator Carney: I never said that. I said by the Coast Guard, which is why we value the Coast Guard.

[Traduction]

humaines. Le phare de cap Mudge est l'un de ceux qu'on se propose de fermer. Il est situé précisément à l'endroit où les navires de croisière entrent dans ce labyrinthe d'îles. C'est là qu'un de ces navires de croisière a fini par s'échouer en raison de l'étroitesse de l'entrée. Il y a un fort trafic de croisière dans ces parages.

Ici c'est l'île Quadra, sur laquelle se trouve le cap Mudge. Elle est située directement à l'embouchure du fleuve Campbell et cette région est particulièrement fréquentée. On y trouve de tout, depuis des kayaks jusqu'à de gros navires de croisière de l'Alaska. Egg Island sert de point de repère pour les pêcheurs. Dans cette région, il y a eu 11 pertes de vies humaines, 55 vies sauvées, 467 personnes à bord.

Sur la côte nord, jusqu'aux îles de la Reine-Charlotte, il y a eu dans cette région 17 pertes de vies humaines, 61 vies sauvées et 516 personnes à bord.

Le président: Ça vous suffit comme échantillon, sénateur MacDonald?

Le sénateur MacDonald: Oui.

Le sénateur Carney: De manière générale, les statistiques nous enseignent que 61,12 p. 100 des incidents impliquent des navires de plaisance. Ce sont là vos propres statistiques; 17,52 p. 100 impliquent des bateaux de pêche et 7,5 p. 100 des navires de commerce. C'est pourquoi nous accordons tant d'importance à la Garde côtière. Tous autant que nous sommes, nous la vénérons. Nous voulons qu'elle dispense un service d'une grande efficacité. Certains d'entre nous, l'immense majorité tout au long de la côte, estiment que pour que le service soit efficace, il faut une présence humaine dans les phares.

M. Turner: Sénateur, si vous me permettez de répondre aussi au sujet de l'autre question...

Le sénateur MacDonald: Je veux qu'on me démontre le caractère unique de la région. Vous disposez de statistiques pour le monde entier. Est-ce qu'il y a autant d'accidents regrettables ailleurs?

M. Turner: L'important, à mon avis, c'est que globalement le pourcentage d'accidents ou d'incidents sur la côte ouest diminue, et non le contraire. Le nombre de pertes de vies humaines est resté relativement constant ces dernières années lorsqu'on fait la moyenne. Il était de 49 l'année dernière.

La chose importante que votre comité doit considérer, il me semble — et il vous appartient bien entendu d'en juger — c'est de savoir dans quelle mesure les gardiens de phare ont eu un rôle à jouer pour sauver toutes ces vies.

Le décompte du nombre de vies sauvées que cite le sénateur Carney, et qui est tiré de nos propres statistiques au Centre de coordination du sauvetage, ne se rapportent pas, il faut bien l'avouer, aux vies sauvées par les gardiens de phare. Ce sont les vies qui ont été sauvées par l'ensemble du système de recherche et de sauvetage.

Le sénateur Carney: Je n'ai jamais dit le contraire. J'ai dit qu'elles avaient été sauvées par la Garde côtière, et c'est pourquoi nous attachons tant d'importance à cette dernière.

[Texte]

Mr. Turner: Absolutely, and not just by the Coast Guard. I must give due credit to Defence and to our volunteers in the Coast Guard Auxiliary and to other people who happen to be near the scene, including the RCMP.

The accident rate and the casualty rate is not significantly different in this case from what it is on the East Coast of Canada. We have no cases on record for the stations we have destaffed where the lack of a person at the site was identified as a causal factor in a casualty, in a loss of life; that is true of the 194 sites we have so far destaffed. We would certainly be the first to admit that there are areas in which we could use more resources. In this particular case, what we have been suggesting, sir, is that the time has come to use some of the resources we already have more effectively in other areas.

Senator Carney: For clarification, did I hear you say, Mr. Turner, that you have never identified, or have not identified, a case where the lightkeeper saved a person's life?

Mr. Turner: That is correct. You did not hear that.

Senator Carney: Thank you.

Mr. Turner: What you heard me say was that we have not identified, amongst any of the 194 destaffed sites we now have, a casualty, a loss of life, in which the absence of the lightkeeper was a causal factor — in other words, where not having somebody at the site was blamed for the person losing his or her life.

Senator Carney: Well, what about the failure of the Coast Guard? I mean that is such a negative statement. What about the times when lightkeepers save people's lives? Like Race Rocks, like Cape Mudge, like Saturna Island, like Trial Island, an island I thought you could shut down since it is almost in Oak Bay, but where the lightkeeper pulled two kayakers out of the water.

I think it would be better to start from a positive point, where lightkeepers save people's lives, rather than to say that the absence of a lightkeeper may not have contributed to the death. How do we know?

Mr. Turner: I do acknowledge that things that do not happen are very difficult to count. I would also acknowledge the good work that the lightkeepers have done from time to time. In the situation you referred to at Oak Bay, the questions we must ask ourselves and analyze in the statistics are: What other resources in the area would have responded in any event, what was the overall safety network doing at the time and were we able to respond to that system whether or not the lightkeeper happened to be there? Often there are other resources in the area better equipped and trained and ready to respond. It is difficult to analyze any particular situation. We certainly would be glad to try to provide additional information.

[Translation]

M. Turner: En effet, et pas simplement par la Garde côtière. Je dois aussi en donner le crédit au ministère de la Défense, à nos bénévoles du groupe auxiliaire de la Garde côtière et à d'autres intervenants qui ont pu se trouver sur les lieux, notamment la GRC.

Le pourcentage d'accidents et de décès n'est pas significativement différent de ce qu'il est sur la côte est. Nous n'avons aucun exemple dans nos dossiers d'un accident ou d'une perte de vie humaine qui aurait pu être causé par le fait qu'il n'y ait pas eu de présence humaine dans un phare dont nous avons retiré le personnel; et c'est vrai pour les 194 phares auxquels nous avons retiré jusqu'à présent leur personnel. Nous serions certainement les premiers à reconnaître qu'il y a des domaines dans lesquels nous pourrions utiliser davantage de ressources. Dans le cas qui nous occupe, ce que nous avons avancé, monsieur le sénateur, c'est qu'il était temps pour nous d'utiliser plus efficacement ces ressources en les réaffectant à d'autres secteurs.

Le sénateur Carney: À titre de précision, M. Turner, ai-je bien compris que vous venez de nous dire que vous n'avez pas, que vous n'avez jamais, répertorié le cas d'un gardien de phare ayant sauvé la vie d'une personne?

M. Turner: Non. Vous m'avez mal compris.

Le sénateur Carney: Merci.

M. Turner: Ce que j'ai dit, c'est que nous n'avons jamais répertorié de cas, sur les 194 phares dont nous avons retiré le personnel, où un accident, une perte de vie humaine, ait comme cause l'absence d'un gardien de phare — autrement dit, où l'on puisse considérer que c'est parce qu'il n'y avait pas de présence humaine sur le site que cette personne a perdu la vie.

Le sénateur Carney: Pourtant, lorsque la Garde côtière ne suffit pas à la tâche? Vous présentez la chose de manière tellement négative. Que dire des cas où les gardiens de phare sauvent des vies? Comme à Race Rocks, comme à cap Mudge, comme à Saturna Island, comme à Trial Island, une île dans laquelle vous pensiez pouvoir fermer les installations puisqu'elles se trouvent presque à Oak Bay, mais où le gardien du phare a retiré deux kayakistes de l'eau.

Il serait préférable à mon avis d'envisager la question sous un angle plus positif et de dire que les gardiens de phare sauvent des vies plutôt que d'affirmer que l'absence d'un gardien de phare n'a jamais contribué à causer un décès. Qu'en savons-nous?

M. Turner: Je reconnais que les événements qui ne se produisent pas sont difficiles à recenser. Je reconnais aussi que les gardiens de phare ont su faire à l'occasion un excellent travail. Dans la situation que vous avez mentionnée à Oak Bay, les questions que nous devons nous poser et analyser dans les statistiques sont les suivantes: Quelles sont les autres ressources de la région que nous aurions pu mettre à contribution de toute façon, que faisait au moment considéré l'ensemble du réseau de sécurité et étions-nous en mesure de réagir dans le cadre de ce système, que le gardien de phare soit présent ou non sur place? Souvent, il existe d'autres ressources dans la région mieux équipées, mieux entraînées et prêtes à intervenir. Il est difficile

[Text]

Senator Carney: That is why we have to ask the people who have been saved — the kayakers, the pleasure boat people and the commercial fishermen. In that instance there was nobody else out there when the lightkeeper pulled them out.

Senator Adams: I live in a different part of the country, and although we have a lot of problems with people getting lost, we do not have that many people drowning in the water. We do not have lightkeepers in the territories; we have light beacons. We have a problem that we have seen in the communities. Many times people will go out on the water or on the land, and sometimes they will get lost. A boat or ship or canoe might have equipment. How can we find the others? Perhaps they could carry a sextant or could be required to say to someone, "I am going canoeing for three days at such and such a place", and if he or she does not return we have to go looking for them.

The government in the territories, I think, is more concerned about caribou and the fish than about humans. We can track caribou or fish but people get lost and we cannot find them. How can we improve on that situation? Now they have something other than light beacons.

Mr. Turner: We do have other aids to navigation, some of which provide electronic signals that are usable by people carrying handheld equipment. I suggest that there is hope on the horizon for your particular situation because in the search and rescue field National Defence has been working with private companies and the national SAR secretariat toward the introduction of a new series of transponders that would be handheld or carried in a pack. They are called personal locator beacons. A trapper out on his trap line or on a long trip through barren territory would carry one of these and be able to set it off, thereby signalling the satellite system, in which we are partners, to bring assistance rapidly.

Personal locator beacons are an extension of the technology which has been developed for use on ships. They are called EPIRBs. They provide a method of alerting the search and rescue authorities rapidly of not only the existence of an incident but of the location of the incident and of the identification of who was carrying that particular beacon. I believe that new developments in that area will help in your area of the country as well.

The electronic systems we are now providing on the West Coast include an expanded differential global positioning system, which takes advantage of the high accuracy of transmitted signals from a series of American satellites; through additional ground stations that we are now providing, it transmits a much more accurate correction signal. So users in small boats, pleasure craft and commercial shipping on the West Coast will have another option in terms of a high accuracy navigational aid.

[Traduction]

d'analyser des cas particuliers. Nous sommes de toute façon bien disposés à vous fournir des renseignements supplémentaires.

Le sénateur Carney: C'est pourquoi il nous faut poser la question à ceux qui ont été sauvés — aux kayakistes, aux plaisanciers et aux pêcheurs commerciaux. En l'occurrence, personne n'était là lorsque le gardien de phare les a sortis de l'eau.

Le sénateur Adams: J'habite dans une région différente du pays, et même si nous avons beaucoup de gens qui s'égarent, il n'y en a pas beaucoup qui se noient. Nous n'avons pas de gardien de phare dans les territoires; nous avons des balises lumineuses. C'est un problème que nous avons déjà eu l'occasion de constater dans nos collectivités. Bien souvent, les gens partent en mer ou en randonnée sur la terre et parfois ils se perdent. Un bateau, un navire ou un canot peut être équipé. Comment retrouver ceux qui se perdent? Il faudrait peut-être qu'ils aient un sextant ou qu'ils soient tenus d'avertir quelqu'un avant de partir en lui disant: «je pars faire du canot pendant trois jours à tel endroit», et nous pourrions alors aller les chercher s'ils ne reviennent pas au bout de ce temps-là.

Le gouvernement des territoires s'intéresse à mon avis davantage aux caribous et aux poissons qu'aux êtres humains. Nous pouvons suivre à la trace les caribous ou les poissons alors que les gens se perdent sans que nous puissions les retrouver. Comment améliorer cette situation? Maintenant, il y a d'autre chose que les balises lumineuses.

M. Turner: Nous utilisons aussi d'autres aides à la navigation, dont certains émettent des signaux électroniques qui peuvent être reçus sur des appareils portatifs. Il y a de l'espoir pour les gens dans votre cas parce que, dans le domaine de la recherche et du sauvetage, la Défense nationale travaille de concert avec des sociétés privées et le secrétariat national de R et S à l'introduction d'une nouvelle série de transpondeurs portatifs. On les appelle des radiobalises individuelles de repérage. Un trappeur sur sa ligne de trappe ou qui se trouverait dans une région isolée pourrait emporter avec lui un de ces appareils et le déclencher, ce qui enverrait un signal au système satellite, dont nous faisons partie, pour demander du secours.

Les radiobalises individuelles de repérage sont une application de la technologie qui a été mise au point pour les navires. On les appelle des radiobalises de localisation des sinistres (EPIRB). Ces appareils permettent non seulement d'alerter rapidement les responsables de la recherche et du sauvetage en cas de sinistre mais elles indiquent également le lieu où s'est produit l'accident et la personne qui utilise la radiobalise. Je pense que l'évolution de cette technologie vous sera fort utile dans votre région du pays.

Les systèmes électroniques que nous offrons sur la côte ouest comprennent un système de positionnement global différentiel étendu, qui met à profit la grande précision des signaux transmis par les satellites américains; grâce aux stations terrestres que nous y avons ajoutées, elle transmet un signal de correction beaucoup plus précis. Les utilisateurs de petites embarcations, de navires de plaisance et la navigation commerciale sur la côte ouest ont ainsi accès à une autre aide à la navigation très précise.

[Texte]

Mr. Bryant may want to add something with respect to our progress in installing that system on the West Coast.

Mr. Bryant: We currently operate two of these differential correction stations on the West Coast and we have plans to add one in the Prince Rupert area in the next couple of months. These stations will allow people in the operating area to find their position within an accuracy of 10 meters, which is very precise.

Senator Adams: We have aircraft beacons and ship beacons. Is something like that available to people in the communities?

Mr. Turner: The marine beacons, which operate in the same fashion, are available. The same system is being used to transmit this new signal as well for correction of the satellite signals. So they will remain. Because of the fact they are being used in this new way you can be assured that the marine beacons will also be remaining, by and large. We will be reducing the number across the country, but it is important, particularly in isolated areas, that these kinds of services continue.

Senator Adams: You mentioned the Coast Guard. How long does it take you to get to a ship that is sinking, for example?

Mr. Turner: That varies a great deal depending upon the circumstances. I must stress again that it is an integrated system with all the government agencies, lead by Defence, coordinated by the rescue coordination centres which Defence and Coast Guard man 24 hours a day. We provide the marine units, the shore-based life boats and the offshore patrol vessels. They provide the aerial units, the big helicopters and the overflight capability for search. We get support from Fisheries and Oceans, the RCMP, our auxiliary, and so on.

We have response time standards which call for a life boat to be underway within 30 minutes. We normally beat that standard by a long way. We have a level of service which has been developed to try to define the program more carefully, which really addresses the probability of success under different conditions: local, geographical and weather conditions, either for a routine or difficult situation.

Because of the wide variation of incidents, it can range literally from minutes to days, depending on where in the country an incident occurs, how quickly we know about it and how much search and rescue is required; that, as I say, is one of the reasons we have also put a great deal of emphasis on the new technologies, like the EPIRBs, because they take the search out of search and rescue and allow us to go directly to the site of the casualty. It literally varies from minutes to days. In most cases on the B.C. coast it is a matter of anything from half an hour — sometimes less in the lower mainland area where, for example, we have a hovercraft base at Sea Island — to several hours in other areas not as populated. When you get up on the north coast, an incident can involve several hours for a large helicopter, for example, to get to the site and anything from 12 hours for a Coast

[Translation]

M. Bryant tient peut-être à ajouter quelque chose au sujet du processus de mise en place de ce système sur la côte ouest.

M. Bryant: Nous exploitons à l'heure actuelle deux de ces stations de correction différentielle sur la côte ouest et nous projetons d'en ajouter une dans la région de Prince Rupert au cours des mois qui viennent. Ces stations permettront aux personnes qui se trouvent dans la région couverte par le système de déterminer leur position avec une précision de 10 mètres, ce qui est extrêmement précis.

Le sénateur Adams: Il existe des radiophares aériens et des radiophares maritimes. Est-ce que les personnes qui habitent dans ces collectivités peuvent utiliser des services comparables?

M. Turner: Ils peuvent utiliser les radiophares maritimes qui fonctionnent de la même façon. On se sert du même système pour transmettre ce nouveau signal ainsi que pour corriger les signaux provenant des satellites. Cette nouvelle utilisation des radiophares veut dire que le système de radiophares maritimes sera, pour l'essentiel, maintenu. Le nombre des appareils installés au Canada va être réduit mais il est important de maintenir ce genre de service, en particulier dans les régions isolées.

Le sénateur Adams: Vous avez parlé de la Garde côtière. Combien de temps vous faut-il pour rejoindre un navire qui est en train de couler, par exemple?

M. Turner: Cela dépend beaucoup des circonstances. Je dois souligner qu'il s'agit d'un système intégré qui regroupe tous les organismes gouvernementaux, qui est dirigé par la Défense, et que coordonnent les centres de coordination de sauvetage de la Défense et de la Garde côtière qui fonctionnent 24 heures par jour. Nous fournissons les unités marines, les embarcations de sauvetage de la Garde côtière et les patrouilleurs océaniques. Ils fournissent les unités aériennes, les grands hélicoptères et la surveillance aérienne. Nous avons également l'appui de Pêches et Océans, de la GRC et d'autres organismes.

Selon les normes de réponse en vigueur, l'embarcation de sauvetage est en route dans les 30 minutes de l'appel. Nous agissons habituellement beaucoup plus vite que cela. Le type de service que nous offrons a été défini très soigneusement et tient compte des chances de succès dans différentes conditions: conditions locales, géographiques et climatiques, pour les situations de routine ou les situations difficiles.

Les incidents qui surviennent sont très variés, et le délai de l'intervention peut aller de quelques minutes à plusieurs jours, selon le lieu où s'est produit l'incident, selon la rapidité avec laquelle nous avons été prévenus et l'ampleur des services de recherche et sauvetage nécessaires; comme je l'ai dit, c'est une des raisons pour lesquelles nous avons accordé une grande importance aux nouvelles technologies, comme les radiobalises de localisation des sinistres, parce qu'avec cette technologie, il n'y a pas de recherche à faire et nous allons directement au lieu de l'incident. Cela varie en fait de quelques minutes à plusieurs jours. Dans la plupart des cas, sur la côte de la C.-B., cela peut aller d'une demie-heure — parfois moins dans la région située au sud parce que nous y avons une base d'aéroglossiers — à plusieurs heures, pour les régions moins peuplées. Lorsqu'il s'agit

[Text]

Guard ship to reach the site. Those are general figures. We could of course produce, if you feel it would be useful, more accurate information on typical cases on any particular coast.

Senator Atkins: How do you monitor these remote units?

Mr. Turner: The remote sites are monitored electronically. Mr. Major can tell you more.

Mr. Major: The system is called an Intrack 2,000 Monitoring System. It monitors about 20 contact points on the lightstation. It will monitor the fog detector, the foghorn the operation of the diesel engine, the operation of the light and the fuel and power supplies. That is transmitted by either VHF link or by telephone line back to a central locating point, which in most cases is one of the marine radio stations or vessel traffic stations, but in some cases is one of our own lightstations.

From those points we can detect any change of status of any one of those 20 functions being monitored. An alarm will go off and a light will flash. An operator is nearby because these stations are operated 24 hours a day. On the basis of that monitoring and because of the technology we can actually interrogate it. For instance, if we had an indication that a diesel engine had failed, we could access that engine and try to start it from a remote location. If it did not start, another engine would kick in. We can turn on the foghorn or the light from a remote location. That is the kind of technology we have.

Senator Atkins: How do you service them?

Mr. Major: It depends on the location, the availability of resources in the area and the particular aid to navigation involved. You have to remember that a lightstation has a foghorn, a backup foghorn, a main light, a backup light, and backup power supplies. You do a balance of the traffic in the area. We know what the traffic is like in the area, and the conditions, and we can make a conscious decision on the basis of the need to respond to satisfy the user, if there is one in that area.

If there is no user in the immediate area and no reported shipping, then we go out as quickly as we can thereafter. In most cases we put out immediately a broadcast notice to shipping that the aid is not functioning. For instance, the foghorn could be blowing continuously, but because it is shown as a malfunction we put out a notice that it may be unreliable, and we will tend to it as soon as we can.

Senator Atkins: Do you use helicopters a lot?

Mr. Major: We use them a fair bit. We have ships and we have technicians. It depends on the geographic location.

[Traduction]

de la côte nord, un gros hélicoptère peut prendre plusieurs heures pour se rendre sur les lieux et un navire de la Garde côtière au moins 12 heures. Ce sont des chiffres généraux. Si cela vous paraît utile, nous pourrions vous fournir des renseignements plus précis sur les incidents types survenant dans une région côtière particulière.

Le sénateur Atkins: Comment surveillez-vous ces unités automatisées?

M. Turner: Les sites automatisés font l'objet d'une surveillance électronique. M. Major peut vous en dire plus.

M. Major: Il s'agit de l'Intrack 2,000 Monitoring System. Il est branché sur 20 points de contact du phare. Il surveille le détecteur de brouillard, la corne de brume, le fonctionnement du moteur diesel, le fonctionnement du phare et l'approvisionnement en fuel et en électricité. Ces renseignements sont relayés soit par le réseau VHF, soit par ligne téléphonique à un point central, qui, dans la plupart des cas, est une station de radio maritime ou une station de trafic maritime, mais dans certains cas, c'est un de nos phares.

À partir de ces points de réception, nous pouvons déceler toute modification des 20 fonctions qui sont surveillées. Une alarme se déclenche et un voyant clignote. Il y a toujours un opérateur à proximité parce que ces stations fonctionnent 24 heures par jour. Grâce à ce système de surveillance et à la technologie, nous pouvons même interroger le système. Par exemple, si le système indique un problème de moteur diesel, nous avons accès aux commandes du moteur et pouvons tenter de le démarrer à partir d'une unité automatisée. Si le moteur ne démarre pas, le moteur de secours prend le relais. Nous pouvons déclencher à distance la corne de brume ou le phare. Voilà ce que permet ce genre de technologie.

Le sénateur Atkins: Comment entretenez-vous ces phares?

M. Major: Cela dépend de l'emplacement, des ressources disponibles dans la région et de la nature de l'aide à la navigation. Il faut savoir qu'un phare possède une corne de brume, une corne de brume de secours, un feu principal, un feu de secours et un système électrique de secours. Nous effectuons une étude de trafic dans la région. Nous connaissons sa nature et les conditions régionales, ce qui nous permet d'agir en fonction des besoins des utilisateurs, s'il y en a dans la région.

S'il n'y a pas d'utilisateur dans la région immédiate et aucun trafic maritime, nous repartons aussi vite que possible. Dans la plupart des cas, nous émettons immédiatement un avis à la navigation maritime indiquant que l'aide à la navigation ne fonctionne pas. Par exemple, si la corne de brume ne s'arrête pas, cela indique un mauvais fonctionnement et nous envoyons un avis indiquant qu'il ne faut pas se fier à cette aide et nous nous en occupons le plus tôt possible.

Le sénateur Atkins: Utilisez-vous souvent les hélicoptères?

M. Major: Nous les utilisons assez souvent. Nous disposons également de navires et nous avons des techniciens. Cela dépend de l'emplacement géographique.

[Texte]

Mr. Turner: On the West Coast we have a somewhat different situation because of some of the distances involved. Mr. Bryant can speak to exactly how we service those lightstations.

Mr. Bryant: Most of the work with the lightstations in the remote areas is done by helicopter.

Senator Atkins: Are you confident in your helicopters these days?

Mr. Bryant: The Coast Guard helicopters are not the helicopters I think you are referring to. We have some very modern helicopters in excellent condition.

Senator Carney: I will concur with that; the helicopters I am involved with do a wonderful job.

Mr. Turner: They are state of the art, the same as the equipment we put on the lightstations.

Senator Roberge: Is there a similarity between the two coast lines, the Seattle and the Vancouver coast lines?

Mr. Turner: Portland and Vancouver. Obviously, there are similarities, but one must be cautious about how far you take the analogy. The B.C. coast line, particularly in northern B.C., is very rugged, and there are high energy wave systems off the West Coast that impinge on Vancouver Island and the Queen Charlottes. It is a different situation than, for example, the American coast, which is more densely populated and more sheltered.

Senator Roberge: Is there less fog and less hazardous marine conditions?

Mr. Turner: In a marine sense there are differences in terms of hours of fog and weather conditions.

Rick, do you want to comment on that?

Mr. Bryant: Some of the areas, of course, are very similar. The area at the south end of Vancouver Island and the north part of Washington State are in the same geographical zone. Washington State does not have the islands and the fjord structures that we have in parts of the British Columbia coast.

If your question was in relation to whether they have manned lightstations in Washington State, they do not.

Senator Carney: You mentioned that in the United States the stations are destaffed. I have heard over the last few months that there is a move afoot in some other countries to put people back on the lights. Is that true to your knowledge?

Mr. Turner: To our knowledge, it is not. There are instances in which arrangements have been made with local parks and local organizations to man a site as part of a national or regional park arrangement, not for purposes of marine safety but for purposes of providing local services in part of the park. We are not aware of any trend among any of the nations with which we deal to reman destaffed lightstations.

[Translation]

M. Turner: Sur la côte ouest, la situation est quelque peu différente en raison des distances. M. Bryant peut vous dire comment nous entretenons ces phares.

M. Bryant: Pour les phares situés dans les régions isolées, nous utilisons surtout l'hélicoptère.

Le sénateur Atkins: Êtes-vous sûr de vos hélicoptères?

M. Bryant: Les hélicoptères de la Garde côtière ne sont pas du modèle auquel vous pensez peut-être. Nous avons des hélicoptères très modernes et en excellent état.

Le sénateur Carney: Je peux vous le confirmer; les hélicoptères dont je m'occupe sont excellents.

M. Turner: Ce sont des hélicoptères très modernes, tout comme l'équipement que nous installons dans les phares.

Le sénateur Roberge: Est-ce que la côte de la région de Seattle ressemble à celle de Vancouver?

M. Turner: Portland et Vancouver. Bien évidemment, il y a des ressemblances mais il ne faut pas aller trop loin. La côte de la C.-B., en particulier au nord, est très découpée et il existe au large de la côte ouest un système de houles très puissantes qui touche l'île de Vancouver et les îles de la Reine-Charlotte. Cette situation est très différente, par exemple, de la côte américaine, qui est plus peuplée et plus abritée.

Le sénateur Roberge: Y a-t-il moins de brouillard et les conditions marines sont-elles moins dangereuses?

M. Turner: Il existe des différences pour ce qui est de la fréquence du brouillard et des conditions climatiques.

Rick, voulez-vous ajouter un commentaire?

M. Bryant: Certains secteurs sont, bien entendu, très comparables. L'extrémité sud de l'île de Vancouver et la partie nord de l'État de Washington se trouvent dans la même zone géographique. L'État de Washington ne possède pas les îles et ni le relief que nous retrouvons dans certaines parties de la côte de la Colombie-Britannique.

Si vous voulez savoir en fait si les phares de l'État de Washington sont gardés, ce n'est pas le cas.

Le sénateur Carney: Vous avez mentionné qu'aux États-Unis, les phares sont automatisés. J'ai entendu dire ces derniers mois que certains pays se préparent à revenir aux phares gardés. Cela est-il exact d'après ce que vous savez?

M. Turner: D'après ce que nous savons, ce n'est pas le cas. Il y a des ententes avec les parcs locaux et des organismes locaux pour mettre un gardien dans le cadre d'un accord conclu avec un parc national ou régional mais ce n'est pas pour la sécurité maritime, c'est pour fournir des services locaux dans le contexte du parc. Pour autant que nous le sachions, les pays avec lesquels nous sommes en contact n'ont pas l'intention de faire garder à nouveau les phares automatisés.

[Text]

The Deputy Chairman (Senator Bonnell): In the absence of the chairman, I should like to thank all the witnesses. Before you leave, is it possible that, if we do get to the West Coast, some of the lighthouse people will be able to be with us and perhaps even transport us by helicopter from one lighthouse to the next?

Mr. Turner: Absolutely, sir. We will do our best, not only to accommodate you, but to provide every support we possibly can. We welcome the opportunity to show you some of the systems on the West Coast and how they work together, including the role of our lightkeepers. The lightkeepers have played a very distinctive role in British Columbia and there are certainly still areas in which they are desired by the local population for reasons other than operating the aids to navigation. It would certainly be useful for your committee to have that opportunity. We will do everything we can to assist you.

The Deputy Chairman: Thank you very much.

Senator Spivak: Have we actually passed this lightstation study?

The Deputy Chairman: Who is "we" in this case?

Senator Spivak: The committee.

The Deputy Chairman: The committee is just studying this matter. We have not passed anything yet.

Senator Johnson: We have agreed to study it.

Senator Spivak: Okay.

Senator Carney: We have passed the subject, but not the budget.

The Deputy Chairman: It passed the Senate.

Senator Spivak: I know that. I am talking about what we received here today.

The Deputy Chairman: That is still coming up for approval. We want to debate it and debate it well.

Senator Spivak: Thank you.

The Deputy Chairman: We have with us Mr. Daniel Molgat, Chief Air Negotiator.

Senator Carney: You said we would deal with this first.

The Deputy Chairman: The chairman is not back. We cannot deal with it until he comes back.

Senator Carney: You mean you are keeping me here.

The Deputy Chairman: You are a member of the committee now. Stay on.

Senator Carney: No, I am not a member of the committee.

The Deputy Chairman: You said you were put on today.

Senator Carney: Excuse me, Mr. Molgat.

The Deputy Chairman: Have a seat, Mr. Molgat. We will finish this little argument.

[Traduction]

Le vice-président (le sénateur Bonnell): En l'absence du président, j'aimerais remercier tous les témoins. Avant que vous partiez, j'aimerais vous demander s'il serait possible, au cas où nous nous rendrions sur la côte ouest, de rencontrer les personnes qui s'occupent de ces phares et peut-être de nous faire transporter par hélicoptère d'un phare à l'autre?

M. Turner: Certainement, monsieur. Nous ferons tout ce qui est en notre pouvoir pour tenir compte de vos désirs et pour vous fournir l'appui dont vous avez besoin. Nous serions très contents de vous montrer les systèmes de la côte ouest et leur fonctionnement, y compris le rôle de nos gardiens de phare. Ces gardiens jouent un rôle très particulier en Colombie-Britannique et il reste des régions où la population locale souhaite leur présence pour des raisons autres que la surveillance des aides à la navigation. Il serait utile que votre comité visite ces installations. Nous ferons tout en notre pouvoir pour vous aider.

Le vice-président: Je vous remercie beaucoup.

Le sénateur Spivak: Avons-nous réellement adopté cette étude sur les phares?

Le vice-président: De qui parlez-vous?

Le sénateur Spivak: Du comité.

Le vice-président: Le comité ne fait qu'étudier la question. Nous n'avons encore rien adopté.

Le sénateur Johnson: Nous nous sommes entendu pour l'étudier.

Le sénateur Spivak: D'accord.

Le sénateur Carney: Nous avons adopté le sujet mais pas le budget.

Le vice-président: Il a été adopté par le Sénat.

Le sénateur Spivak: Je le sais. Je parle de ce que nous avons reçu aujourd'hui.

Le vice-président: Cela n'a pas encore été approuvé. Il faut débattre de cette question en détail.

Le sénateur Spivak: Merci.

Le vice-président: Nous avons avec nous aujourd'hui M. Daniel Molgat, négociateur en chef des accords aériens.

Le sénateur Carney: Vous aviez dit que nous allions d'abord régler cette question.

Le vice-président: Le président n'est pas encore là. Nous ne pouvons régler cette question sans lui.

Le sénateur Carney: Vous voulez dire que vous m'obligez à rester ici?

Le vice-président: Vous faites partie du comité maintenant. Restez.

Le sénateur Carney: Non, je ne fais pas partie du comité.

Le vice-président: Vous dites que vous y avez été nommée aujourd'hui.

Le sénateur Carney: Excusez-moi, M. Molgat.

Le vice-président: Assoyez-vous, M. Molgat. Nous allons terminer cette discussion.

[Texte]

Senator Carney: This sounds like External Affairs. When are we going to deal with this? I have real reservations about the proposal here in light of the profile of this issue on the West Coast.

The Deputy Chairman: Let me suggest that it will be approved, or disapproved, or thrown out the window when the chairman comes back. Right now what you have before you is a steering committee report and it has no jurisdiction until this committee either approves it or rejects it. So it is just a piece of paper. When the chairman comes back, you can use it for something else if we do not get it approved.

Senator Carney: Thank you.

We have a very distinguished diplomat here and I think that this committee, of which I have just been made a part-time member, should show him the kind of respect he deserves, and that we should conduct ourselves in a manner which would indicate that we, too, have a respectful role to play.

The Deputy Chairman: I am glad you came up with that.

Senator MacDonald: That is a novel thought.

The Deputy Chairman: We do have with us Mr. Daniel Molgat. You probably know his brother as well. Daniel Molgat has done great things in air navigation. He has kindly, and gladly, consented to appear before us. In fact he came last week, but we did not have a quorum so he agreed to come back again this week.

Senator Atkins: With respect, Mr. Chairman, we were listening to another member of his family at that moment in time.

The Deputy Chairman: Thank you, senator.

Mr. Molgat, if you will accept our apologies for last week, and for the delay this week, we will turn the floor over to you. You probably have a statement for us on air navigation.

Mr. Daniel Molgat, Chief Air Negotiator, Department of Foreign Affairs and International Trade: Mr. Chairman, clearly there are no apologies required, particularly now that I know it was all my brother's fault.

With your permission, Mr. Chairman, I might begin with a statement, which I will keep as short as I can, describing what the aviation relationship between Canada and the United States is, in outline, what the government of Canada was seeking to do to improve that relationship in the Canadian interest, and where matters stand now. I will try to keep it as short as I can so that there will be the maximum possible time for discussion, at your discretion, if that is agreeable to you.

The Deputy Chairman: That is lovely. Carry on.

Mr. Molgat: First the relationship itself. Canada and the United States operate the largest bilateral aviation relationship in the world. There are no two other countries that have this level or complexity of aviation relations. Each year about

[Translation]

Le sénateur Carney: On se croirait aux Affaires étrangères. J'entretiens de graves doutes à l'égard de cette proposition, compte tenu de l'importance de cette question pour la côte ouest.

Le vice-président: Je peux vous dire que cette proposition sera approuvée ou rejetée, quand le président sera là. En ce moment, nous étudions le rapport du comité de direction et ce rapport ne peut avoir aucun effet tant que le comité ne l'aura pas approuvé. Pour le moment, ce n'est qu'un morceau de papier. Lorsque le président sera là, vous pourrez vous en servir comme vous voudrez, si nous ne l'approuvons pas.

Le sénateur Carney: Merci.

Nous avons avec nous un brillant diplomate et je pense que les membres de ce comité, dont je fais maintenant partie à temps partiel, devrait lui manifester le respect qu'il mérite, et que nous devrions nous comporter de façon à indiquer que nous avons également un rôle digne à jouer.

Le vice-président: Je suis content de vous l'entendre dire.

Le sénateur MacDonald: Voilà qui nous change.

Le vice-président: Nous avons bien avec nous M. Daniel Molgat. Vous connaissez probablement son frère. Daniel Molgat a fait de grandes choses dans le domaine de la navigation aérienne. Il nous a fait le plaisir d'accepter de comparaître devant nous. En fait, il est déjà venu la semaine dernière mais nous n'avions pas le quorum et il a accepté de revenir cette semaine.

Le sénateur Atkins: Excusez-moi, monsieur le président, mais nous avons entendu un autre membre de sa famille.

Le vice-président: Merci, sénateur.

M. Molgat, je vous demande d'accepter nos excuses pour ce qui s'est passé la semaine dernière et pour le retard de cette semaine, et nous allons vous donner la parole. Vous avez probablement préparé un exposé sur la navigation aérienne à notre intention.

M. Daniel Molgat, négociateur en chef des Accords aériens, ministère des Affaires étrangères et du Commerce international: Monsieur le président, vous n'avez certainement pas à vous excuser, d'autant plus que je sais maintenant que c'était la faute de mon frère.

Si vous me le permettez, monsieur le président, je vais commencer par un exposé, qui sera aussi court que possible, et dans lequel je vais décrire les grandes lignes des rapports entre le Canada et les États-Unis dans le domaine de la navigation, ce que le gouvernement du Canada cherche à faire pour renforcer les intérêts canadiens et vous brosser un état de la situation actuelle. Je vais essayer d'être aussi bref que possible pour nous laisser le maximum de temps pour une discussion, si cela vous convient.

Le vice-président: Excellent. Allez-y.

M. Molgat: Parlons tout d'abord de ces rapports. Le Canada et les États-Unis entretiennent, dans le domaine de l'aviation, des relations bilatérales inconnues ailleurs. Il n'existe pas deux pays au monde qui entretiennent des relations aussi complexes ou aussi

[Text]

12.5 million passengers fly across the border. That traffic generates more than \$2 billion in airline revenue annually. To give you an idea of the dimension, that size of relationship is about twice our total aviation relationship with the whole of the rest of the world. It is about six times our commercial aviation relationship with our second biggest aviation market, which is the U.K., and it is about 20 times the size of our aviation relationship with Japan.

This large relationship is, nevertheless, conducted on the basis of an air transport agreement that is outdated, for a start, and which is constricting and restrictive. It is outdated in that it was signed in 1966, more than a quarter of a century ago. It was last substantially updated 20 years ago, in 1974. To give you an idea of the factual dimensions of that, that means that it was last updated four years before U.S. aviation deregulation and about 12 years before the beginning of aviation deregulation in Canada.

Therefore, since the world and the Canada-U.S. relationship has changed a good deal since those years, the agreement that we have, which is the one on the basis of which the relationship is operated, is badly outdated and it is no longer adapted to today's realities or to today's needs.

I said that beyond being outdated it is very restrictive. It is constructed on the basis of a route exchange. There are 44 transborder routes available for U.S. carriers under the relationship and 28 routes available for Canadian carriers. That means that if there are communities, one on the American side and one on the Canadian side, which wish to have air service between them but are not on that list, they cannot have it, because the agreement only allows what it specifies.

There is one exception to that, which I should mention. There is an agreement of 1984 on what is called regional, local and commuter service, which means that communities meeting certain criteria may have, in addition to the routes specified in the exchange, air service, under certain conditions, by small aircraft, meaning aircraft of 60 seats or less. Apart from that, if communities, one Canadian and one American, want service but are not on the list, they cannot have it.

So, it is outdated on the one hand, restrictive on the other and, in both respects, does not meet the needs of Canada or of the United States. Both governments agree on that.

That we still have this situation is not for want of trying to correct it or to improve it. There were, from 1979 to 1982, four years of negotiation to try to achieve a new agreement. That led to no result. There was a negotiation conducted in 1984 which led to what I would call very limited results. Essentially, it led to the regional, local and commuter services agreement that I mentioned to you.

The previous Canadian government decided, in October of 1990, to attempt to negotiate a new treaty. The Canadian Minister of Transport at the time, the Honourable Douglas Lewis, and the U.S. Secretary of Transportation at the time, the Honourable

[Traduction]

intenses dans ce domaine. Annuellement, environ 12,5 millions de passagers traversent la frontière. Ce trafic procure aux compagnies aériennes des recettes de plus de 2 milliards \$ par an. Pour vous donner une idée de la situation, je dirais que cela représente près du double de ce que sont nos relations avec tous les autres pays. Cela représente près de six fois le marché aérien avec notre deuxième principal partenaire, soit le Royaume-Uni, et près de 20 fois, nos échanges aériens avec le Japon.

Ces rapports s'inscrivent toutefois dans le cadre d'un accord sur le transport aérien qui est, pour commencer, dépassé, et de plus, restrictif et limitatif. Il est dépassé parce qu'il a été signé en 1966, il y a donc plus de 25 ans. La dernière révision importante remonte à 20 ans, puisqu'elle s'est effectuée en 1974. Pour vous situer dans le contexte, cela veut dire qu'il a été révisé pour la dernière fois quatre ans avant la déréglementation de l'aviation aux États-Unis et près de 12 ans avant le début de la déréglementation de l'aviation au Canada.

Avec les changements qu'ont connu depuis le monde et les rapports Canada-États-Unis, l'accord qui encadre ces rapports est complètement dépassé et il n'est plus adapté aux réalités d'aujourd'hui, ni aux besoins d'aujourd'hui.

J'ai dit qu'en plus d'être dépassé, il est très restrictif. Il est fondé sur le principe de l'échange de routes aériennes. Cet accord attribue 44 routes transfrontalières aux transporteurs américains et 28 routes aux transporteurs canadiens. Ainsi, dans le cas où des collectivités, dont l'une serait américaine et l'autre canadienne, souhaiteraient être reliées par un service aérien, cela n'est pas possible si elles ne figurent pas sur la liste, parce que l'accord n'autorise que certaines routes.

Il y a une exception que je devrais mentionner. En 1984, nous avons conclu un accord sur les services aériens régionaux, locaux et de navette, selon lequel les collectivités qui répondent à certains critères peuvent, à certaines conditions, être reliées par un service aérien, en plus des routes mentionnées dans l'accord cadre, par des aéronefs pouvant transporter un maximum de 60 passagers. Dans tous les autres cas, si deux collectivités canadienne et américaine veulent ce service mais ne figurent pas sur la liste, elles ne peuvent l'obtenir.

Cet accord est donc, d'une part, dépassé, d'autre part, restrictif et, pour ces deux raisons, ne répond pas aux besoins du Canada, ni à ceux des États-Unis. Les deux gouvernements s'entendent sur ce point.

Si la situation perdure, ce n'est pas faute d'avoir essayé de la corriger ou de l'améliorer. Entre 1979 et 1982, nous avons négocié pendant quatre ans pour essayer d'en arriver à un nouvel accord. Ces négociations n'ont pas débouché. Nous avons eu des négociations en 1984 qui ont donné des résultats que je qualifierais de très limités. Pour l'essentiel, elles ont amené la conclusion de l'accord sur les services aériens régionaux, locaux et de navette dont je vous ai parlé.

Le gouvernement canadien précédent a décidé en octobre 1990 de tenter de négocier un nouveau traité. Le ministre canadien des Transports de l'époque, l'honorable Douglas Lewis, et le Secrétaire américain aux transports de l'époque, l'honorable

[Texte]

Samuel Skinner, announced that negotiations would be undertaken. The view on both sides was that attempts, as in the past, to improve the situation by the negotiation of a partial result were not likely to lead to a successful arrangement and that what was wanted was to move toward an open regime.

Perhaps I had better explain what is meant by an open regime. Essentially, it is that at the end of the day any carrier of either country which is fit, willing and able to provide service between an American city and a Canadian city may do so, and that the respective governments will approve the service, provided it meets those conditions of being fit, willing and able.

The effect of this is to take decisions about service between cities out of the hands of government and to place them in the hands of cities themselves and of carriers so that communities which want service can ask carriers to provide the service they want. If the carrier cannot or will not, they can shop around and find one that will.

Governments would no longer have their present role of deciding who gets what service. Governments would simply be responsible for ensuring that the carrier proposing to offer the service is able to provide safe and effective service.

So we began a negotiation that was intended to achieve what I have just called an open regime. The Canadian government made it clear at the time that, because of the quite unequal competitive strength of the respective airline industries, an open regime was indeed the objective, but it would have to be arrived at through a transitional period of phasing in, with safeguards for Canadian carriers that would be sufficient to help compensate for the considerable structural and competitive advantages of U.S. carriers. The U.S. side agreed in principle with that. Obviously, it remained to be determined through negotiation what that would mean specifically.

Perhaps I had better say something about the reason for the Canadian government's view of that point. The fact is that in competitive terms U.S. carriers enjoy a structural competitive advantage over Canadian carriers that, because it is structural, Canadian carriers cannot match. To sum that up briefly, it comes from the economies of scale and scope that are enjoyed by U.S. carriers because of the enormous size of the six U.S. majors in comparison with Canadian carriers. It comes from the competitive power of their hub-and-spoke system, which is strengthened by the advantage to them of pre-clearance arrangements at a number of Canadian airports. Again, because of their scope, scale and size, it comes from the power of their frequent flyer programs in comparison with those of Canadian carriers. It comes from the power of their computer reservation systems; their established access to U.S. airport infrastructure; and, basically, all the advantages derived from size and incumbency.

[Translation]

Samuel Skinner, ont annoncé des négociations. Des deux côtés, on reconnaissait que les tentatives faites dans le passé pour améliorer la situation en négociant un accord partiel ne permettrait pas d'en arriver à une situation satisfaisante et qu'il fallait viser un système ouvert.

Je ferais peut-être bien d'expliquer ce que l'on entend par régime ouvert. Dans un tel régime, un transporteur américain ou canadien qui a les moyens et le désir de fournir un service entre une ville américaine et une ville canadienne est libre de le faire, et les gouvernements respectifs l'autoriseront à le faire, pourvu qu'il soit vraiment capable et désireux d'offrir ce service.

Avec un tel régime, ce n'est pas le gouvernement qui autorise les services aériens reliant les villes des deux pays, mais ce sont les villes elles-mêmes et les transporteurs qui seront chargés de prendre ce genre de décisions, ce qui permet aux collectivités qui souhaitent obtenir un service de demander aux transporteurs de le leur fournir. Si le transporteur n'est pas disposé à leur fournir ce service ou n'en est pas capable, les villes peuvent essayer d'en trouver un qui puisse le faire.

Les gouvernements ne pourraient plus, comme c'est le cas actuellement, choisir les villes qui seront desservies et le service qui leur sera offert. Les gouvernements seraient uniquement chargés de veiller à ce que le transporteur intéressé à offrir le service demandé soit en mesure d'offrir un service sécuritaire et efficace.

Nous avons donc commencé à négocier ce que je viens d'appeler un régime ouvert. Le gouvernement canadien a clairement indiqué à l'époque qu'il était d'accord avec l'objectif d'un accord ouvert mais qu'en raison des différences profondes de compétitivité entre les compagnies aériennes des deux pays, il faudrait prévoir, avant de mettre en oeuvre un tel accord, une phase de transition, qui offrirait aux transporteurs canadiens des garanties qui contrebalanceraient les avantages structurels et compétitifs énormes qu'ont les transporteurs américains. Les États-Unis ont donné leur accord de principe sur ce point. Restait, bien entendu, à négocier le contenu exact de cette exception.

Je devrais peut-être expliquer les motifs qui ont amené le gouvernement canadien à prendre cette position. Le fait est que sur le plan de la concurrence, les transporteurs américains bénéficient d'un avantage structurel par rapport aux transporteurs canadiens, avantage qu'en raison de sa nature, les transporteurs canadiens ne peuvent modifier. En bref, cela découle des économies d'échelle dont bénéficient les transporteurs américains, en raison de la taille énorme des six principaux transporteurs américains comparés aux transporteurs canadiens. Cela découle aussi de leur réseau en étoile, dont l'avantage est renforcé par les accords de prédédouanement conclus avec un certain nombre d'aéroports canadiens. Là encore, en raison de leur taille et de l'ampleur de leurs activités, les programmes pour grands voyageurs qu'ils ont mis sur pied sont beaucoup plus intéressants que ceux qu'offrent les transporteurs canadiens. Cet avantage s'explique également par leurs puissants systèmes de réservation informatisée; l'accès aux infrastructures des aéroports américains et finalement, tous les avantages qu'offrent leur taille et le fait d'être déjà en activité.

[Text]

The view of the Canadian government was that, yes, the objective is the same on both sides of the border. That is to say it is to achieve an open regime. But that open regime must be arrived at through a period of phasing so that Canadian carriers have a head-start.

As I said, that is something the U.S. side agreed to in principle. Negotiations began in April of 1991 with three exploratory rounds which were intended to clear the ground and to establish clearly in the minds of both negotiators what was at issue, what was being sought and what seemed to be feasible. This was followed by concrete negotiating rounds that began in December 1991, which rounds came to a stop in December 1992.

The negotiation is vast. Depending on how you count, it covers about 12 distinct negotiating subjects. Everything was on the table except that from the early stages of the negotiation the Americans and we agreed that the issue of Canadian ownership of U.S. airlines, or vice versa, would not be part of the negotiations.

Second, cabotage, which is the right of a foreign carrier to carry domestic traffic in the other country, would not be on the table. Other than that, pretty well the whole of the aviation relationship was up for negotiation.

As I say, it was a vast negotiation. I will not try to cover all of the ground.

In terms of the substance of the negotiations, there were four central issues. The first was scheduled services, which is what most of us fly most of the time. In other words, it is noncharter air service. The second was airport access. The third was dispute settlement. The fourth was facilitation, which in most people's minds equals pre-clearance. However, it is a bit more than that.

What I have to say next will help to explain what the common understanding between the Americans and ourselves was in terms of what "phasing" and "safeguards" were intended to mean.

From the beginning of the negotiations both sides agreed in principle that when we had an agreement concerning scheduled services, for example, from day one of the implementation of that agreement Canadian carriers could serve between any Canadian city and any American city. Similarly, from day one of the implementation of the agreement, U.S. carriers could serve between any Canadian city and any U.S. city. However, at our three major airports, which are Pearson, Vancouver International and Dorval, there would be a period of phasing applied to U.S. carrier access. What that means is that U.S. carriers, which dominate the market at all three of those airports, would retain all of the service rights that they now have. Those rights would be grandfathered.

[Traduction]

Le gouvernement canadien reconnaît que l'objectif est le même pour les deux pays. Il s'agit d'en arriver à un régime ouvert. Ce régime ouvert doit toutefois être précédé d'une période de transition pour donner une bonne position de départ aux transporteurs canadiens.

Comme je l'ai dit, les Américains ont donné leur accord de principe à tout cela. Les négociations ont commencé en avril 1991, avec trois sessions qui devaient permettre de déblayer le terrain et de préciser dans l'esprit des négociateurs les questions litigieuses, ce que l'on recherchait et ce qui paraissait possible. Ces sessions ont été suivies par des rondes de négociations sur les sujets retenus qui ont commencé en décembre 1991 et qui se sont arrêtées en décembre 1992.

Cette négociation est vaste. Elle comprend, selon la façon dont on les définit, au moins 12 sujets distincts de négociation. Aucun sujet n'était exclu des négociations au départ, à part la question de la propriété canadienne de compagnies aériennes américaines ou vice versa, qui ne devait pas être incluse dans les négociations, comme les Américains et les Canadiens en avaient convenu au départ.

Deuxièmement, le cabotage, c'est-à-dire le droit pour un transporteur étranger d'offrir des services à l'intérieur de l'autre pays, ne devait pas faire partie des questions à négocier. À part cela, tous les aspects, ou presque, des rapports aériens entre nos deux pays pouvaient faire l'objet de négociations.

Comme je l'ai dit, il s'agissait d'une vaste négociation. Je ne vais pas tenter d'en aborder tous les aspects.

Les négociations ont principalement porté sur quatre grandes questions. La première concernait les services aériens réguliers, ceux que nous utilisons le plus fréquemment. En d'autres termes, les services aériens autres que nolisés. Le second était l'accès aux aéroports. Le troisième, le règlement des litiges. Le quatrième était la facilitation, ce qui veut dire pour la plupart des gens le prédédouanement. Ce sujet est toutefois un peu plus large que cela.

Je vais maintenant expliquer un élément qui permettra de mieux comprendre ce que les Américains et nous-mêmes voulions dire par «phase transitoire» et «garanties».

Dès le début des négociations, les parties ont convenu en principe que, dès qu'il y aurait entente sur les services aériens réguliers, par exemple, dès le premier jour de la mise en oeuvre de l'accord, les transporteurs canadiens pourraient offrir un service entre n'importe quelle ville canadienne et n'importe quelle ville américaine. Parallèlement, dès le premier jour de la mise en oeuvre de l'entente, les transporteurs américains pourraient offrir un service entre n'importe quelle ville canadienne et n'importe quelle ville américaine. On avait toutefois prévu que, dans nos trois aéroports principaux, qui sont Pearson, Vancouver International et Dorval, les transporteurs américains bénéficieraient d'une période de transition en matière d'accès à ces aéroports. Ces transporteurs, qui occupent une place dominante dans ces trois aéroports, conserveraient tous les droits d'accès aux services aéroportuaires qu'ils détiennent actuellement. Ces droits devaient être considérés comme acquis.

[Texte]

Through the period of phasing they would also obtain incremental rights of access to those three airports, but they would not reach total access to those three airports, that is, the total access that Canadian carriers would have had from the beginning, until the end of the phasing period. What we were negotiating in that respect was how long the phasing period would be, how it would be structured, how much of this incremental access for U.S. carriers would come at the beginning of the phasing period and how much would come toward the end.

Airport access was the second major issue. It is really quite simple: If you negotiate an agreement that gives carriers on both sides the right to serve any city, you have not achieved a useful purpose if your carrier cannot get into the airport. The fact is that for Canadian carriers in particular the new route opportunities that we believe our carriers would wish to develop tend to involve a high proportion of heavily congested airports in the U.S. The fact that you can fly to city "X" is of no value to Canadian carriers, if you cannot get at the commercially useable airport of city "X", or if you cannot get the landing and take-off slots that you need, if it is a slot-controlled airport, or if you cannot get to the gates, the counter space or the general facilities of the airport.

The second major subject of negotiation was what assurances could be given by treaty for access to each other's airports.

The third subject was dispute resolution. All air transport agreements have an arbitration clause, but the arbitration clause provides for a process that is so unwieldy, so lengthy and so expensive that, historically, it has been invoked only in extremely rare cases. What the Canadian government argued was that in the Canada-U.S. Free Trade Agreement we have given ourselves a dispute-settlement system that is a great deal quicker, more usable, more effective and less expensive than what is provided by aviation agreements. We made it clear that we wanted a simplified and streamlined version of that agreement to apply to our new air transport treaty rather than the traditional and relatively unusable process of conventional arbitration.

The fourth major area of negotiation was facilitation. As I say, for most people that equals pre-clearance, but it is a little more than that. It is pre-clearance and post-clearance. It is such issues as user fees as applied to the opening of traffic between airports.

A great deal of progress was made on most, but not all, of those subjects of negotiation until what was the twelfth round, if you include the exploratory round in the number of rounds, which was held in Washington in December 1992. I ask honourable senators to remember the time. The election in the U.S. had taken place. The administration of former President Bush was about to be replaced on January 20, 1993, by the administration of President Clinton. For those reasons, among others, the U.S. side clearly concluded that it would not be possible to negotiate an agreement by January 20, 1993.

[Translation]

Au cours de cette période transitoire, on devait augmenter progressivement les droits d'accès à des transporteurs américains à ces trois aéroports sans toutefois atteindre l'accès auquel ont droit depuis le début les transporteurs canadiens, avant la fin de cette période transitoire. Il s'agissait de négocier la durée de cette période transitoire, la façon dont elle serait structurée, le moment de la période transitoire où ces droits d'accès seraient attribués aux transporteurs américains.

L'accès aux aéroports était la deuxième principale question. Cela est en fait tout très simple: lorsqu'on négocie un accord qui accorde aux transporteurs des deux pays le droit de desservir une ville, cela ne sert pas à grand-chose si le transporteur n'a pas accès à l'aéroport de cette ville. Pour les transporteurs canadiens, les nouvelles routes qu'ils souhaitaient exploiter les amenaient à utiliser des aéroports américains déjà surchargés. Le droit d'offrir des vols jusqu'à la ville «X» n'offre aucun intérêt pour les transporteurs canadiens s'ils ne peuvent utiliser commercialement l'aéroport de la ville «X», ou s'ils ne peuvent obtenir les créneaux réservés aux décollages et aux atterrissages, si c'est un aéroport exploité de cette façon, ou s'ils ne peuvent avoir accès aux portes, aux comptoirs ou aux services généraux qu'offre l'aéroport.

Le deuxième grand sujet de négociation était les garanties que devait prévoir le traité en matière d'accès aux aéroports de l'autre pays.

Le troisième sujet portait sur le règlement des litiges. Toutes les ententes de transport aérien comportent une clause d'arbitrage, mais cette clause d'arbitrage prévoit un processus si lourd, si long et si coûteux qu'elle n'est pratiquement jamais utilisée. Le gouvernement canadien soutenait que l'Accord de libre-échange Canada-États-Unis comportait un mécanisme de règlement des litiges qui était beaucoup plus rapide, utilisable et efficace et moins coûteux que celui que prévoyaient les accords en matière de services aériens. Nous avons clairement indiqué que nous voulions inclure dans notre nouveau traité sur le transport aérien une version simplifiée de ce mécanisme et non pas le processus traditionnel presque inutilisable de l'arbitrage conventionnel.

Le quatrième domaine de négociation portait sur la facilitation. Comme je l'ai dit, cela ne désigne pour la plupart des gens que le prédédouanement mais cela est un peu plus large. Cela comprend le pré et le postdédouanement. Cela comprend des questions comme les frais d'utilisateur découlant de l'ouverture au trafic aérien des aéroports.

Les négociations ont progressé sur la plupart de ces sujets jusqu'à la douzième ronde, si on comprend les rondes exploratoires, qui s'est tenue à Washington en décembre 1992. J'attire l'attention des honorables sénateurs sur ce moment. Les élections américaines venaient d'avoir lieu. L'administration de l'ancien président Bush devait être remplacée le 20 janvier 1993 par celle du président Clinton. Les Américains ont alors déclaré qu'il ne serait pas possible d'en arriver à une entente avant le 20 janvier 1993.

[Text]

The negotiations went into hiatus. Despite the repeatedly stated wish of the Canadian government to have them resumed, they did not resume. The two governments have not yet resumed negotiations. They have not stopped talking to each other. There have been a number of contacts, exchanges and, indeed, meetings, but there have not been negotiations on this subject since the hiatus that began in December of 1992.

Throughout that period of time it was clear, and indeed my U.S. opposite made it clear, that the U.S. government did not consider that it was in a position to resume the negotiations.

On April 29 of this year the Minister of Transport, the Honourable Douglas Young, was in Washington to meet with the U.S. Secretary of Transportation, the Honourable Federico Peña. They discussed the Canada-U.S. aviation relationship, among other subjects. There was no decision made as to the resumption of negotiations.

The minister and the secretary agreed that officials on both sides would explore whether or not there is a basis for working toward a new agreement. That is what comes next. It is what lies before us.

I hope I have not been too lengthy, Mr. Chairman. What I have tried to do is sketch out the events from the beginning until now.

The Deputy Chairman: Thank you, Mr. Molgat, for a very detailed report, which is exactly what the committee wanted to hear. It gives us some information that will help us to decide whether we should or should not proceed.

If we were to ask you for your advice, would you recommend that we go to Washington to talk to these people? Or do you think we could do just as well by staying at home and talking to the people in our own department?

Mr. Molgat: Senators, it is not really for me to give the committee advice on that point. What I can say is that from the point of view of the government, the Minister of Transport agreed with Secretary Peña that what was needed was an exploration between officials as to whether or not there is a basis to resume negotiations. The Minister of Transport made it clear in his statements following that meeting that he intended that exploration to be low key and discreet.

That is as much guidance as I have, Mr. Chairman. However, if you will permit me, I personally would assume from that that the position of the government would be that a low key and discreet exploration is what is required, conducted by officials, and that the high profile character of a parliamentary mission of the Senate or the House of Commons of a fact-finding nature would probably not be in conformity with the minister's view of what is most productively done next.

Senator Atkins: Has anything changed, in terms of negotiations between the two countries, in view of the fact that Canadian has now made its deal with American Airlines and Air Canada has an arrangement with Continental?

[Traduction]

Les négociations sont restées au point mort. Le gouvernement canadien a déclaré officiellement à plusieurs reprises qu'il souhaitait qu'elles reprennent, mais sans résultat. Les deux gouvernements n'ont toujours pas repris les négociations. Ils continuent à se parler. Il y a eu des contacts, des échanges et même des réunions mais ils n'ont tenu aucune négociation sur ce sujet depuis l'arrêt des négociations en décembre 1992.

Il est apparu clairement, comme l'a d'ailleurs confirmé mon homologue américain, que le gouvernement américain ne considérerait pas qu'il était en mesure de reprendre les négociations.

Le 29 avril de cette année-là, le ministre des Transports, l'honorable Douglas Young, se trouvait à Washington pour rencontrer le Secrétaire américain aux transports, l'honorable Federico Peña. Ils ont notamment parlé de l'accord aérien entre le Canada et les États-Unis. Aucune décision n'a été prise au sujet de la reprise des négociations.

Le ministre et le secrétaire ont convenu de demander à leurs fonctionnaires de déterminer s'il existait une base de négociation qui permettrait d'en arriver à un nouvel accord. Voilà où nous en sommes. C'est ce qui nous attend.

J'espère que je n'ai pas pris trop de temps, monsieur le président. J'ai simplement tenté de broser un tableau des événements depuis le début jusqu'à aujourd'hui.

Le vice-président: Je vous remercie, monsieur Molgat, de nous avoir présenté un rapport très détaillé, ce qui est exactement ce que souhaitait le comité. Vous nous avez donné des renseignements qui vont nous aider à décider s'il convient d'aller de l'avant ou non.

Si nous vous demandions votre avis, pensez-vous que nous devrions aller à Washington pour parler à ces personnes? Ou pensez-vous que nous ferions aussi bien de rester ici et de parler aux gens de notre propre ministère?

M. Molgat: Messieurs les sénateurs, je ne crois pas être en mesure de conseiller le comité sur ce point. Du point de vue du gouvernement, le ministre des Transports s'est entendu avec le secrétaire Peña pour demander à leurs fonctionnaires de déterminer s'il existe une base permettant la reprise des négociations. Le ministre des Transports a clairement indiqué dans ses déclarations qui ont suivi cette réunion qu'il voulait que l'on procède de façon discrète à ces discussions.

C'est tout ce que je peux vous dire, monsieur le président. Cependant, si vous me le permettez, j'en conclus personnellement que le gouvernement souhaite que ces fonctionnaires procèdent discrètement à ces discussions et qu'une mission parlementaire du Sénat ou de la Chambre des communes chargée de faire enquête ne cadrerait probablement pas avec l'évaluation qu'a fait le ministre de ce qui devrait constituer la prochaine étape.

Le sénateur Atkins: Le fait que Canadian se soit entendu avec American Airlines et qu'Air Canada ait conclu une entente avec Continental a-t-il modifié la situation, pour ce qui est des négociations entre les deux pays?

[Texte]

Mr. Molgat: Yes, it is certainly a factor, senator. It is a little difficult to define how that factor plays. Let me go back, if I may —

Senator Atkins: May I ask you, then, when you are addressing this, are these airlines as determined as they were two years ago?

Mr. Molgat: Yes, sir. From my conversations with both carriers, and with other carriers, it is clear to me that both airlines remain anxious to see the negotiation of an open aviation regime.

However, to come back to your question, let us go back to December 1992, when it became clear that the Americans no longer believed that it would be possible to negotiate to a conclusion during the administration of President Bush.

It was not just because of the change of administration. I cannot say this with certainty, since I have never been told it in formal terms, but it is a common and widespread view that what happened — at least one major thing that happened, it is not the only one — was that four out of six of the major U.S. carriers perceived a situation in which they had no commercial alliance based on an equity relationship with a Canadian carrier, such as that which Air Canada by then had with Continental Airlines and such as Canadian Airlines was endeavouring to have with American Airlines.

The view that has been put to me is that those four remaining carriers considered that an agreement with Canada that involved phasing, during which Canadian carriers would deliberately and by agreement be granted a competitive advantage, was one thing — in other words, it was one thing to give that competitive advantage to Canadian carriers; however, it was quite another to have a situation in which, to some degree, that competitive advantage would be, in some way, conveyed to two of their own U.S. competitors.

The fact that both alliances are now consummated simply gives effect to that concern, if that was a major concern. Certainly, I have seen nothing that gives me reason to believe that there is any change in the concerns of the four U.S. carriers — if that was an accurate interpretation — about the competitive effects on them within the U.S. airline industry of a period of phasing for Canadian carriers.

Senator Atkins: So if you were negotiating, the unequal competitive situation might be considered a little different today?

Mr. Molgat: If we were negotiating today, would it be different from when we last were negotiating?

Senator Atkins: Yes.

Mr. Molgat: No, I do not really think so, because, if the interpretation which I have just sketched out is correct, it is a view that the four nonaligned U.S. carriers held. Let us call them that: the four non-aligned U.S. carriers. They held that view because of what they then saw as the present situation as well as the anticipated one; in other words, because of Continental-Air

[Translation]

M. Molgat: Oui, c'est un élément nouveau, monsieur le sénateur. Il est par contre plus difficile d'en définir les répercussions. Je voudrais revenir, si vous le permettez —

Le sénateur Atkins: Puis-je vous demander sur ce point si ces compagnies aériennes sont aussi décidées qu'elles l'étaient il y a deux ans?

M. Molgat: Oui, monsieur. D'après les conversations que j'ai eues avec ces deux transporteurs, et avec d'autres, il est clair que les deux compagnies aériennes souhaitent la négociation d'un régime aérien ouvert.

Cependant, pour en revenir à votre question, il faut remonter à décembre 1992, au moment où il est devenu évident que les Américains considéraient qu'il serait impossible de terminer cette négociation avant la fin de la présidence Bush.

Il n'y avait pas que ce changement d'administration. Je ne peux l'affirmer avec certitude, puisqu'on ne me l'a jamais dit en termes clairs, mais il semble — et c'est du moins une des choses importantes qui s'est produite, même si ce n'est pas la seule — que quatre des six principaux transporteurs américains se sont trouvés dans une situation où ils n'avaient aucun lien commercial structuré avec un transporteur canadien, comme ce qu'avait fait Air Canada avec Continental Airlines et ce qu'essayait de faire Canadian Airlines avec American Airlines.

Je crois savoir que les quatre autres transporteurs acceptaient que l'entente conclue avec le Canada prévoit une phase transitoire qui accorderait aux transporteurs canadiens un avantage compétitif mais — autrement dit, ils étaient prêts à accepter que l'on accorde un avantage compétitif aux transporteurs canadiens mais ils étaient loin d'accepter que l'on offre un certain avantage compétitif à deux de leurs propres concurrents américains.

Le fait que ces alliances soient maintenant consommées ne rend que plus réelle cette inquiétude, pour autant qu'elle soit aussi grave que ce que l'on m'a dit. Rien ne permet de penser que les quatre transporteurs américains aient modifié leur position — si j'ai bien compris ce qui m'a été dit — au sujet des effets qu'aurait sur la concurrence à laquelle ils font face aux États-Unis dans le transport aérien la période de transition accordée aux transporteurs canadiens.

Le sénateur Atkins: Il est donc possible que, si vous étiez en train de négocier aujourd'hui, l'avantage concurrentiel envisagé ne serait peut-être pas vu de la même manière?

M. Molgat: Vous me demandez si cette question serait traitée différemment aujourd'hui?

Le sénateur Atkins: Oui.

M. Molgat: Non, je ne le pense pas, parce que si l'interprétation que je viens de vous donner est la bonne, j'ai décrit la position des quatre transporteurs américains non alignés. Je vais les appeler ainsi: les quatre transporteurs américains non alignés. Ils ont adopté cette position en tenant compte de la situation telle qu'ils la voyaient et telle qu'ils la prévoyaient; en d'autres termes,

[Text]

Canada and because of the anticipated one, American-Canadian.

The fact that, instead of its being something they were anticipating, it has now become something which has actually come about would not change the fundamentals of the situation.

The Deputy Chairman: Does that answer your question?

Senator Atkins: Yes. Thank you.

The Deputy Chairman: Senator Spivak, do you have a short question?

Senator Spivak: A short question? It is not short; however, I feel I have to ask it.

Mr. Molgat, you said that the reason for going to open skies was that practices had become outdated and restrictive. I believe those were the words you used.

I want to ask you first, from whose point of view? From the consumer's point of view? From the industry's point of view? Who is clamouring for this open-skies agreement? Is there the public clamouring for it?

There are four areas in which I would ask you to indicate whether the public interest would be served in Canada. The first is in the area of service to remote areas. I live in Winnipeg and we are looking for a hub for freight, 24-hour freight. We might have to fly to Chicago.

What about the competitiveness? Are we moving to a more monopolistic situation? Because, if American Airlines take over more and more, I am told that Canadian will then be effectively run by its American partner. I do not know if that is true or not. What will that do for Canadian jobs?

I am told as well that there are people who feel that all the high-tech and data-communication jobs will all go there. Winnipeg is partly worried about that.

Then there is the question of safety. Are the standards of safety, as some have said, not as high in the United States as they are here? That is what we were told in one of our committees a couple of years ago.

Those are the areas. It is not a short question, Mr. Chairman.

The Deputy Chairman: You bootlegged three more in there, but that is all right.

Senator Spivak: I feel this is an important area as a member of this committee and as a representative of my area, which is Manitoba, which is also important in the scheme of things. I should like to know about these things.

Mr. Molgat: I will try to answer those questions, senator. First of all, who is clamouring for open skies? Well, if I may open parentheses, the expression "open skies" is no longer in fashion.

Senator Spivak: Oh, c'est dommage.

[Traduction]

en raison de l'accord Continental-Air Canada et de l'accord envisagé entre American-Canadian.

Le fait que ces accords attendus aient été conclus ne modifie pas fondamentalement la situation.

Le vice-président: Cela répond-il à votre question?

Le sénateur Atkins: Oui. Je vous remercie.

Le vice-président: Sénateur Spivak, avez-vous une brève question?

Le sénateur Spivak: Une brève question? Elle n'est pas brève; je me crois toutefois obligé de la poser.

Monsieur Molgat, vous avez déclaré que l'objectif ciels ouverts avait été choisi parce que les pratiques en place étaient dépassées et restrictives. Je crois que ce sont les termes que vous avez utilisés.

J'aimerais vous demander tout d'abord quelles sont les personnes qui soutiennent cela? Est-ce les consommateurs? Est-ce l'industrie? Qui demande un accord ciels ouverts? Est-ce que ce sont les Canadiens qui l'exigent?

Il y a quatre sujets sur lesquels j'aimerais que vous me dites où se situe l'intérêt public des Canadiens. Le premier est celui des services aux régions isolées. J'habite à Winnipeg et nous recherchons un centre de transport de fret, du fret 24 heures. Il nous faudrait peut-être établir une liaison avec Chicago.

Qu'en est-il de la compétitivité? Nous dirigeons-nous vers un renforcement de cet oligopole? Je crois savoir que si American Airlines s'agrandit, Canadian sera en fait contrôlé par son partenaire américain. Je ne sais pas si cela est vrai ou non. Cela aura-t-il un effet sur les emplois au Canada?

On me dit aussi que tous les emplois de haute technologie et de communication de données risquent de partir. C'est un sujet qui inquiète Winnipeg.

Il y a enfin la question de la sécurité. Certains disent que les normes de sécurité ne sont pas aussi exigeantes aux États-Unis qu'au Canada? C'est ce qu'un témoin nous a dit il y a quelques années.

Voilà les sujets qui m'intéressent. Ce n'est pas une brève question, monsieur le président.

Le vice-président: Vous en avez ajouté trois autres mais je ne vous en veux pas.

Le sénateur Spivak: Ces sujets me paraissent importants, à la fois pour le comité, pour ma région, qui est le Manitoba, et aussi pour les sujets plus larges qui nous occupent. J'aimerais avoir ces réponses.

M. Molgat: Je vais tenter de répondre à vos questions, sénateur. Tout d'abord, qui demande un accord ciels ouverts? Si je peux ouvrir une parenthèse, je dois dire que l'expression «ciels ouverts» est passée de mode.

Le sénateur Spivak: Oh, that's too bad.

[Texte]

Mr. Molgat: It was never our expression. It was an American phrase and we fell into using it. However, I understand that it is not the phrase currently used by the present administration in the U.S. Since it was never ours anyhow, we do not feel any particular attachment to it. We keep speaking of what we believe it really is — an open aviation regime.

Who is asking for it? The main public demand for it, the main demand expressed to government for an open regime, comes from communities and business. These communities, including airports, like Winnipeg Airport, Vancouver, and many airports in the country, feel that their development opportunities as airports and as communities are being hampered by the present aviation relationship, because, quite apart from the day-to-day conduct of business, the present situation affects such community interests as the development of tourism, convention trade, and so on.

The attraction of that investment is being hampered, or so these communities frequently feel, by the fact that they are inadequately served in connections to major U.S. points of interest to them. Under the present agreement, there is no way of fixing that, except possibly through small aircraft services under the Regional, Local and Commuter Services Agreement.

That is where much of the initial pressure came from. However, Canadian carriers, too, felt and continue to feel that, while an open regime presents real risks for them, because of the unequal competitive strengths of the Canadian carrier and an American carrier, nevertheless it is something that they require — and I should not speak for the airlines, but I can tell you what I hear — for what I would say is basically two reasons.

First, they feel it would allow them to improve their traffic performance and their revenue performance. Second, they feel that an open regime is necessary in order to allow them to draw full benefit from the alliances that each of them now has: Air Canada with Continental and Canadian with American.

Coming back to Senator Atkins' question of a moment ago, please bear in mind that when Canadian carriers view the prospects of an open regime, and when some American carriers allegedly develop heartburn about the competitive disadvantage of phasing, those two national industries are putting at stake something that is really quite different.

For Canadian carriers, the revenue derived from transporter traffic is about 15 per cent of their total revenue. For U.S. carriers it is about 2 per cent. So what is being put at stake is drastically different. Nevertheless, Canadian carriers, while recognizing that an open regime is a risk, do wish to have one and continue to wish to have it and are on record, not only privately, but publicly, as making that clear.

[Translation]

M. Molgat: Cette expression ne vient pas de nous. C'est une expression américaine et nous avons pris l'habitude de l'utiliser. Je crois toutefois savoir que l'administration américaine actuelle ne l'utilise pas. Puisque cette expression ne vient pas de nous, nous n'y sommes pas particulièrement attachés. Nous parlons plutôt de ce dont il s'agit en réalité — un régime ouvert de services aériens.

Qui est derrière cela? Le public le demande, ce sont principalement les collectivités et les entreprises qui demandent au gouvernement de négocier un régime ouvert. Ces collectivités, y compris les aéroports de Winnipeg et de Vancouver et les autres, pensent que le développement économique de ces aéroports et collectivités est gêné par le cadre actuel des relations aériennes, pour la raison que la situation actuelle a des répercussions sur les intérêts collectifs comme le développement du tourisme, l'accueil des congrès, sans parler de l'exploitation quotidienne des petites entreprises.

Ces collectivités considèrent que l'insuffisance des liaisons avec les principaux centres américains qui les intéressent les empêche d'attirer les investisseurs. Aux termes de l'accord actuel, il n'existe aucun moyen de remédier à ce problème, si ce n'est peut-être en offrant des services au moyen d'avions de petite taille dans le cadre de l'accord sur les services aériens régionaux, locaux et de navette.

Voilà donc d'où sont venues les pressions initiales en ce sens. Cependant, les transporteurs canadiens pensent toujours que, si un régime ouvert comporte des risques réels pour eux, en raison des avantages concurrentiels dont bénéficient les transporteurs américains par rapport à leurs homologues canadiens, ils soutiennent qu'ils souhaitent une évolution en ce sens — et là je ne parle pas au nom des compagnies aériennes mais je vous dis uniquement ce que j'ai entendu dire — pour les deux raisons principales suivantes.

Tout d'abord, les transporteurs pensent qu'un régime ouvert leur permettrait d'augmenter le nombre de leurs vols et leurs recettes. Deuxièmement, seule une telle politique leur permettrait de profiter pleinement des alliances que ces transporteurs ont maintenant conclu: Air Canada avec Continental et Canadian avec American.

Pour en revenir à la question que posait le sénateur Atkins il y a un instant, il ne faut pas oublier que, lorsque les transporteurs canadiens se disent en faveur d'un régime ouvert et que certains transporteurs américains réagissent très mal à la perspective d'être désavantagés sur le plan de la concurrence pendant la phase de transition, ces deux industries nationales mettent en jeu des sommes très différentes.

Pour les transporteurs canadiens, les recettes que leur procure le trafic transfrontalier représentent environ 15 p. 100 de leurs recettes totales. Pour les transporteurs américains, cela représente environ 2 p. 100. Les enjeux respectifs sont donc fort différents. Néanmoins, les transporteurs canadiens reconnaissent que ce régime ouvert comporte des risques mais c'est l'option qu'ils souhaitent voir adopter, ce qu'ils ont d'ailleurs déjà déclaré non seulement en privé mais officiellement.

[Text]

Senator Atkins: Just so I understand that point, with respect to the 15 per cent and the 2 per cent, are we talking about passenger traffic?

Mr. Molgat: Yes, I am talking about passenger traffic, but I think that, if you added in their freight traffic, which is belly-hold trade, it probably would not make a difference to the figure. However, if you wish, I could verify that.

Senator Spivak: But what you mean is that Canadians are putting at risk 15 per cent, whereas the Americans are only putting at risk 2 per cent. It might go to the American side.

Mr. Molgat: If I am a Canadian carrier and I am assessing risk and, assuming the worst of all conceivable worlds, I am driven out of the transporter market altogether, what I have risked is 15 per cent of my total revenue. If I am a U.S. carrier and, assuming the worst of all possible worlds, I am driven out of the transporter market altogether, all I have risked is 2 per cent of my revenue.

Senator Atkins: Which essentially suggests they are a lot bigger.

Mr. Molgat: And that their interests are far wider. So that when they are concerned, if they are, that some of the benefits to Canadian carriers of phasing would somehow be transferred indirectly to some of their U.S. competitors, what they are talking about is some fraction of 2 per cent of their total revenue.

Senator Spivak's second question bore upon questions of competitiveness and monopoly. I should begin by saying that that is not a subject that I am competent to address in terms of national policy with regard to competition or monopoly. For that, the Department of Transport should be asked for a view.

Of course, I work with the Department of Transport, but I am an officer of the Department of Foreign Affairs and International Trade. That policy is best expressed by someone in a position to speak for the Minister of Transport.

However, let me say it is my understanding that, from the point of view of both major Canadian carriers, if one assumes that the national interest is best served by maintaining competition in the Canadian aviation industry between majors, it is the view of both of them, and both of them agree with this, that the prospects of economic and commercial survival of each is best served by an open aviation regime which would help them to draw the benefits to themselves of the alliances that they have now formed with Continental on the one hand and American on the other.

Regarding the effect on Canadian jobs, an open regime will produce more traffic. It will mean more airports being served and it will mean more aircraft serving those airports. I have seen in the public domain calculations of the economic benefits to be drawn for the Canadian economy as a whole from an open regime. I am not an expert in the field and I would not want to judge the accuracy of the calculations I have seen, but certainly what does seem clear is that an open regime would produce job

[Traduction]

Le sénateur Atkins: Une précision s'il-vous-plaît, pour ce qui est de ces 15 et 2 p. 100, parlons-nous du trafic des passagers?

M. Molgat: Oui, je parle du trafic des passagers et je pense que si on ajoutait le trafic de fret, en soute, cela ne modifierait sans doute pas ces chiffres. Je pourrais toutefois, si vous le souhaitez, m'en assurer.

Le sénateur Spivak: Mais cela veut dire que les Canadiens risquent 15 p. 100 alors que les Américains ne risquent que 2 p. 100. Cela pourrait avantager le côté américain.

M. Molgat: Si j'étais un transporteur canadien et que je tentais d'évaluer les risques que cela implique, en mettant les choses au pire, et que je sois obligé d'abandonner le marché transfrontalier, je risquerais de perdre 15 p. 100 de mes recettes totales. Si j'étais un transporteur américain et, en mettant les choses au pire, que je sois obligé d'abandonner le marché transfrontalier, je ne risquerais de perdre que 2 p. 100 de mes recettes.

Le sénateur Atkins: Ce qui indique tout simplement que ces transporteurs sont beaucoup plus importants.

M. Molgat: Et que leurs intérêts sont beaucoup plus variés. Lorsqu'ils affirment, si c'est bien le cas, que certains des avantages conférés aux transporteurs canadiens pendant la période transitoire pourraient bénéficier indirectement à certains de leurs concurrents américains, cela ne toucherait en fait qu'une partie de ce 2 p. 100 de leurs recettes totales.

La deuxième question du sénateur Spivak portait sur la compétitivité et l'existence d'un oligopole. Je dois commencer par vous dire que je ne suis pas en mesure de me prononcer sur la politique nationale qu'il conviendrait d'adopter en matière de concurrence et d'oligopole. Il faudrait plutôt poser cette question au ministère des Transports.

Bien entendu, je travaille avec le ministère des Transports mais je suis fonctionnaire du ministère des Affaires étrangères et du Commerce international. Il serait préférable de demander à un représentant du ministère des Transports de faire connaître la politique préconisée en la matière.

Je peux toutefois vous dire que du point de vue des deux principaux transporteurs canadiens, si l'on part du principe qu'il est dans l'intérêt national de conserver ces deux grandes compagnies aériennes, la mise en place d'un régime aérien plus ouvert leur permettrait de profiter des avantages qui découlent des alliances qu'elles ont formées avec Continental d'une part et American de l'autre, favorisant ainsi leur chance de réussite économique et commerciale.

Quant à l'effet d'un régime ouvert sur les emplois au Canada, il semble qu'un tel régime entraînerait une augmentation du trafic aérien. Cela augmenterait le nombre des aéroports desservis ainsi que le nombre des avions utilisant ces aéroports. J'ai vu des estimations des avantages économiques que retirerait l'économie canadienne d'un tel régime ouvert. Je ne suis pas spécialiste dans ce domaine et je ne voudrais pas me prononcer sur l'exactitude des chiffres que j'ai vus, mais il semble clair qu'un régime ouvert

[Texte]

growth and gross national product growth in Canada and, of course, in the United States as well.

I thought, Senator Spivak, that your question on Canadian jobs perhaps was related to the question not only of an open regime but also to competition versus monopoly in the Canadian industry. There I am even less qualified to give you a judgment, except to say that it is the view of Air Canada, as I understand it, that its equity association with Continental strengthens the airline and will help it to maintain its job creating potential. I understand that it is also the view of Canadian Airlines International that its association with American Airlines is job saving in the sense that all available alternatives would have destroyed more jobs at Canadian than the present solution.

I should not express an opinion on any of that, as that is not my place, but you should know that those are the views held by the airlines, and I am sure they would be happy to explain them.

Mr. Chairman, Senator Spivak has said that she had heard that the arrangement or agreement between American Airlines and Canadian Airlines was leading or would lead to effective control of Canadian Airlines by American Airlines. I believe that not to be the case. The National Transportation Agency, before approving any such arrangement, has the responsibility to satisfy itself not only that the legislation regarding equity ownership is respected, but also that even being respected there be no doubt that effective control remains in the hands of the Canadian firm.

That is the case as I understand it. Certainly, that is the view of the National Transportation Agency, which is responsible for determining that, and I understand that the arrangements in respect of participation of the directors on the board of Canadian Airlines International and other arrangements within the agreement make it clear that there is no effective control in the hands of the American partner.

In the area of safety standards, I am surprised to hear the view that has been expressed to you that American standards are not as high as ours. That is not my field, but it is not what I have understood to be the case. It is the view, I understand, of Transport Canada that aviation standards in the United States are equivalent to ours — I would not say as high as ours, as I do not know, but they are certainly accepted by the Canadian government as being equivalent to our own.

In a new air transport agreement there has never arisen between us the question of whether the agreement needed to contain any provisions for aviation safety beyond the present position that we accept and recognize each other's standards. It may be that the persons who have represented that view to Senator Spivak were referring to specialty air services.

Senator Spivak: It was in committee a couple of years ago on the matter of deregulation.

[Translation]

entraînerait la création d'emplois et favoriserait la croissance du produit intérieur brut au Canada, et bien entendu, aux États-Unis.

Sénateur Spivak, je pensais que votre question concernant les emplois canadiens visait non seulement l'effet d'un régime ouvert mais également le choix concurrence-monopole dans cette industrie canadienne. Sur ce point, je suis encore plus mal placé pour vous donner un avis, si ce n'est pour dire que, si j'ai bien compris la position d'Air Canada, cette société considère que son alliance avec Continental a pour effet d'améliorer sa rentabilité et lui permettra de conserver sa capacité en matière de création d'emploi. Je crois également savoir que c'est ce que Canadian Airlines International pense également, à savoir que son alliance avec American Airlines permet de conserver des emplois, pour la raison que les autres solutions auraient fait perdre davantage d'emplois canadiens que la solution retenue.

Je ne devrais sans doute pas exprimer mon avis sur ces questions mais il est bon que vous connaissiez les positions adoptées par ces compagnies aériennes, qui seraient d'ailleurs très heureuses, j'en suis certain, de vous les expliquer en détail.

Monsieur le président, le sénateur Spivak a mentionné qu'elle avait entendu dire que l'accord conclu entre American Airlines et Canadian Airlines avait placé Canadian Airlines sous le contrôle d'American Airlines. Je ne pense pas que cela soit le cas. L'Office national des transports doit, avant d'autoriser ce genre d'alliance, déterminer non seulement que les règles en matière de propriété des capitaux sont respectées mais également que l'entreprise canadienne conserve le contrôle effectif de ses opérations.

C'est bien le cas ici, d'après ce que je crois savoir. C'est du moins ce que pense l'Office national des transports, qui a pour tâche de s'en assurer et je sais que les ententes concernant la participation des administrateurs au conseil d'administration de Canadian Airlines International et les autres ententes contenues dans cet accord indiquent clairement que le partenaire américain n'a pas le contrôle effectif de cette société.

Pour ce qui est des normes de sécurité, j'ai été surpris d'apprendre qu'on vous avait mentionné que les normes américaines ne sont pas aussi élevées que les nôtres. Ce n'est pas mon domaine mais je ne pense pas que ce soit le cas. Transport Canada estime, d'après ce que j'ai compris, que les normes américaines en matière de sécurité aérienne sont équivalentes aux nôtres — je ne pourrais pas affirmer qu'elles sont aussi élevées que les nôtres, puisque je n'en suis pas certain, mais le gouvernement canadien reconnaît qu'elles sont équivalentes aux nôtres.

Au cours des négociations sur la nouvelle entente en matière de services aériens, il n'a jamais été question d'inclure dans cet accord des dispositions en matière de sécurité aérienne si ce n'est une disposition indiquant que les deux pays acceptent et reconnaissent les normes adoptées par l'autre. Il est possible que les personnes qui ont exprimé cette opinion au sénateur Spivak parlaient des services spécialisés.

Le sénateur Spivak: J'ai fait partie, il y a quelques années, d'un comité sur la déréglementation.

[Text]

Mr. Molgat: They may not have been referring to commercial aviation, but may have been referring to what is called specialty air services, which is anything that flies but is not basically intended to carry goods from one place to another, such as forest fire spraying, crop spraying, helicopter logging. They are there because of the geographical differences.

There are some requirements in Canadian regulations that are not required in the United States, but that is because we built our country differently from the way they built theirs. I do not believe that on the part of the department responsible there is a view that there is an aviation safety problem in terms of a disparity between the two. Nor, as I understand it, is it a widely accepted view that deregulation has led to a decrease in safety standards.

Senator Forrestall: Could I take you back to the question of 2 per cent and 15 per cent. Do you know in a ballpark way what the 2 per cent of revenue represents and what the 15 per cent represents? Could you put a dollar figure on those numbers?

Mr. Molgat: I could not, but I could get it for you quickly, as a ballpark figure. May I report the figure to the clerk of the committee?

The Chairman: Yes, please.

Senator MacDonald: I gather that the three words you used to describe a carrier, "fit, willing and able" have a meaning?

Mr. Molgat: I do not know that they have a technical meaning. They are intended to cover the regulatory requirements for carriers: that in technical and safety terms they be suited to the operation that they intend to conduct; that their financial viability be such that the government need not have undue concern about their stranding passengers on the outgoing part of their trip without being able to take them back on the return flight; that in terms of their equipment they are in a position to serve the market that they propose to serve. I do not believe there is a technical definition of those terms.

Senator MacDonald: The chairman, I believe, sent you the clipping from the *Ottawa Citizen* along with my letter which gives my views on the matter. This Ottawa group, represented by Don Brownie, said that what we heard in Washington was a recipe for inaction. He said that the focus is still too much on the air carriers and not enough on the needs of the travelling public. But how can you think in terms of the travelling public, if you do not think in terms of the profitability of the carrier? We are in an open regime and a deregulated climate. What does he mean?

Also, this man Potechin of the Ottawa Carleton Economic Development Corporation has been making more ink in this paper on asking why we cannot fly from Ottawa to Chicago, and why we cannot do this and do that. Does this man ever talk to you? Does he know what he is talking about? Should he be allowed to get away with this, apart from the freedom of speech and all that?

[Traduction]

M. Molgat: Il est possible qu'ils ne parlaient pas d'aviation commerciale mais de ce que l'on appelle les services spécialisés, qui comprennent tous les services aériens qui n'ont pas pour objet de transporter des marchandises, comme les services de lutte aérienne contre les incendies, les épandages aériens, et l'exploitation des forêts par hélicoptère. Ces normes tiennent compte des différences géographiques.

Les règlements canadiens contiennent certaines exigences qu'on ne retrouve pas dans les règlements américains, pour la raison que notre pays est différent. Je ne pense pas que le ministère responsable de ces questions estime que les différences qui existent entre les deux pays pour ce qui est des normes de sécurité constituent un problème. Je ne pense pas non plus, d'après ce que j'ai entendu, que la déréglementation ait entraîné une détérioration des normes de sécurité.

Le sénateur Forrestall: Pourrais-je revenir à la question du 2 et du 15 p. 100. Savez-vous en gros ce que représente ce 2 p. 100 de recettes et ce 15 p. 100? Pourriez-vous mettre un montant en dollars sur ces pourcentages?

M. Molgat: Non, je ne le pourrais pas mais je pourrais vous donner rapidement un chiffre approximatif. Puis-je communiquer ce chiffre au greffier du comité?

Le président: Oui, s'il-vous-plaît.

Le sénateur MacDonald: Je crois comprendre que les termes que vous avez utilisés pour décrire un transporteur «capable et désireux» ont un sens particulier?

M. Molgat: Je ne pense pas qu'ils aient un sens technique. C'est une façon de décrire les dispositions réglementaires que doivent respecter les transporteurs: que sur le plan technique et de la sécurité, ces transporteurs soient en mesure d'exercer l'activité prévue; que leur situation financière soit suffisamment saine pour que le gouvernement n'ait pas à s'inquiéter de voir des passagers laissés en plan dans l'aéroport de destination sans que le transporteur puisse les ramener à leur point de départ; que l'équipement dont ils disposent leur permette de desservir le marché projeté. Je ne pense pas qu'il existe une définition technique de ces termes.

Le sénateur MacDonald: Je crois que le président vous a fait parvenir des coupures de l'*Ottawa Citizen* avec la lettre dans laquelle je donnais mon opinion sur cette question. Ce groupe d'Ottawa, représenté par M. Don Brownie, affirme que ce qu'on nous avait dit à Washington dénotait une absence complète de volonté d'agir. Il a déclaré qu'on accordait beaucoup trop d'importance aux transporteurs aériens au détriment des voyageurs. Je me demande comment l'on peut penser aux intérêts des voyageurs, si l'on ne pense pas à la rentabilité du transporteur? Nous avons un régime ouvert et déréglementé. Que veut-il dire?

De plus, cet homme, M. Potechin, de la Ottawa Carleton Economic Development Corporation, s'est également répandu dans ce journal en demandant pourquoi nous ne pouvions pas aller en avion d'Ottawa à Chicago, et pourquoi nous ne pouvions faire ceci, cela. Cet homme vous a-t-il déjà parlé? Sait-il de quoi il parle? Devrait-on le laisser faire, tout en respectant la liberté d'expression et toutes ces choses?

[Texte]

Mr. Molgat: Mr. Potechin and I are well acquainted, as indeed are Mr. Brownie and I. Mr. Brownie is not associated directly with the Ottawa group, unlike Mr. Potechin. Mr. Brownie is the Chairman of the Association of Canadian Airport Communities, which is a group that represents the views of cities and of airports in Canada, particularly with respect to the prospect of negotiating an open aviation regime. He is based in Calgary. Mr. Potechin is as described and is associated with the Ottawa-Carleton Economic Development Corporation and with the Association of Canadian Airport Communities.

It is the strong and long-standing view of those two persons and of the Association of Canadian Airport Communities that there is an urgent need to negotiate an open regime with the U.S., that that need is most strongly felt by cities, communities and airports and that that should, in the views and calculations of government, be given more weight than they think it is given in relation to the weight which they think is given to the interests of carriers.

The view of the government is indeed that the present agreement is unsatisfactory, and one of the main reasons the government believes that to be the case is precisely that the government recognizes that the present agreement serves inadequately the interests of cities, communities and airports. As to the government's concern about that, I would find it difficult to say whether it is greater or less than its concern for its carriers, but, speaking to the interests of carriers, certainly the government considers that for movement to an open regime to be possible there are necessary conditions. It would have to be clear that movement to an open regime would be in the best interests of the viability of Canadian carriers.

However, to suggest, as the news article may have, that the government is giving undue weight to the interests of communities and excessive weight to the interests of carriers would, I believe, be wrong.

Senator MacDonald: Perhaps I misunderstood you, but could a carrier, either American or Canadian, go from Ottawa to Chicago?

Mr. Molgat: Not under the present agreement. There could be under the Regional, Local and Commuter Services Agreement an opportunity for Ottawa-Chicago service. Indeed, I believe the Minister of Transport has in hand a number of applications from both U.S. and Canadian carriers for Canada-U.S. service under the Regional, Local and Commuter Services Agreement; at least one of those — perhaps two — bears upon Ottawa-Chicago service.

That obliges me to say a few words about that particular agreement. It is the one I referred to a while ago as having been negotiated in 1984, when we tried to fix the whole agreement and failed and produced this instead. To oversimplify the agreement a little, it is intended to satisfy the needs of communities on both sides of the border which are in reasonable proximity to each other, need to do business with each other and cannot have service because they are not on the list.

[Translation]

M. Molgat: Je connais bien M. Potechin ainsi que M. Brownie. M. Brownie n'est pas directement associé à ce groupe d'Ottawa, à la différence de M. Potechin. M. Brownie est le président de l'Association des communautés aéroportuaires canadiennes, un groupe qui représente le point de vue des villes et des aéroports canadiens, en particulier par rapport à la négociation d'un régime ouvert de réglementation aérienne. Ce groupe se trouve à Calgary. M. Potechin est bien comme vous l'avez décrit et est membre de la Ottawa-Carleton Economic Development Corporation ainsi que de l'Association des communautés aéroportuaires canadiennes.

Ces deux personnes, ainsi que l'Association des communautés aéroportuaires canadiennes, ont toujours vigoureusement défendu l'opinion qu'il est urgent de négocier un régime ouvert avec les États-Unis, que les villes, collectivités et aéroports considèrent que cela est une nécessité et que le gouvernement devrait accorder plus d'importance à cette opinion qu'à celle qu'il accorde apparemment aux intérêts des transporteurs.

Il est vrai que le gouvernement pense que l'accord actuel n'est pas satisfaisant et une des principales raisons de cette position est précisément que le gouvernement reconnaît que cet accord ne tient pas suffisamment compte des intérêts des villes, des collectivités et des aéroports. Il me paraît difficile de dire si le gouvernement accorde plus d'importance à cet élément qu'à l'opinion des transporteurs, et pour ce qui est de l'intérêt des transporteurs, il est évident que le gouvernement estime que le passage à un régime ouvert n'est possible qu'en respectant certaines conditions préalables. Il faudrait s'assurer que le passage à un régime ouvert soit conforme aux intérêts économiques des transporteurs canadiens.

Il me paraît toutefois faux de soutenir, comme on semble le faire dans ces articles de journaux, que le gouvernement ne défend pas suffisamment les intérêts des collectivités et trop ceux des transporteurs.

Le sénateur MacDonald: Je vous ai peut-être mal compris mais est-ce qu'un transporteur américain ou canadien pourrait offrir une liaison aérienne entre Ottawa et Chicago?

M. Molgat: Pas avec l'entente actuelle. Il serait peut-être possible d'offrir des vols Ottawa-Chicago dans le cadre de l'entente sur les services aériens régionaux, locaux et de navette. En fait, je crois que le ministre des Transports a reçu un certain nombre de demandes présentées par des transporteurs américains et canadiens pour offrir des services transfrontaliers dans le cadre de l'entente sur les services aériens régionaux, locaux et de navette; au moins une de ces demandes — peut-être deux — concerne la liaison Ottawa-Chicago.

Cela m'amène à vous dire quelques mots de cet accord. C'est celui dont j'ai parlé il y a quelques instants et qui a été négocié en 1984, au moment où nous avons tenté en vain de revoir l'accord global et où nous avons conclu cet accord. Pour simplifier, on peut dire que cet accord vise à répondre aux besoins des collectivités des deux pays qui sont raisonnablement proches l'une de l'autre, qui ont besoin de ces services et qui ne peuvent les obtenir parce qu'elles ne figurent pas sur la liste.

[Text]

In essence, the agreement provides that, if the communities are not large cities, which by definition means less than half a million in Canada and less than 1 million in the U.S.A.; if they are within reasonable proximity to each other, and that is defined as 400 miles apart in the central part of Canada and 600 miles apart in the eastern and western ends of Canada; and if the aircraft to be used is of less than 60 seats, then approval of any carrier's application to provide that service will be automatically granted. There is no discretion on the part of either government. There are not too many that fit those criteria.

Generally, the Secretary of Transportation in the U.S. and the Minister of Transport in Canada have had to exercise their discretion as to whether or not the service will be authorized. Commonly, that has involved both the secretary and the minister in making an exception in respect of city size — Chicago of course being much too big in terms of the criteria. That has been done before.

Senator MacDonald: That is bending the guidelines.

Mr. Molgat: No, because the agreement provides that approval will be automatic if all three criteria are met, but that approval may nevertheless be granted on a discretionary basis if one or more are not. So city size would have to be waived, but that has happened before. Distance would have to be waived, but that has happened before. What has never been waived is aircraft size, in other words, the requirement that it shall be an aircraft of fewer than 60 seats. Remember that the thing was negotiated in the context of our failure to succeed in reaching a new agreement. It was not intended to solve a basic situation. It was intended to alleviate the problems of communities.

So, yes, I believe that among the applications that are under consideration there is at least one application, perhaps two, for Ottawa-Chicago service. I believe that those applications do not meet the criteria of the agreement and, therefore, they would require the discretionary decision of the Minister of Transport. Those applications are under consideration.

Senator MacDonald: But there is decided interest on the part of some carrier who feels that that is a profitable run?

Mr. Molgat: There is interest on the part of at least one carrier, perhaps two.

Senator Atkins: I have a question which you may or may not want to answer, because it is not directly involved with negotiations, but I would be interested in your point of view, if you have one.

Do you have a point of view on local airport authorities versus privatization of airports? Also, would that in any way have any relevance to any further negotiations?

Mr. Molgat: Mr. Chairman, I am very relieved that Senator Atkins began his question by saying that he recognizes I might prefer not to answer the question. In respect of the first question,

[Traduction]

Pour l'essentiel, cet accord prévoit que, si les collectivités ne sont pas des grandes villes, ce qui, par définition, veut dire qu'elles ont une population de moins d'un demi-million au Canada et de moins d'un million aux États-Unis, si elles sont raisonnablement proches l'une de l'autre, c'est-à-dire qu'elles sont à moins de 400 milles l'une de l'autre dans la partie centrale du Canada et à moins de 600 milles dans les régions est et ouest du Canada, et si l'aéronef que l'on veut utiliser contient moins de 60 sièges, la demande présentée par le transporteur est automatiquement acceptée. Les gouvernements n'ont pas le choix dans ce cas. Il est très rare qu'une demande répond à tous ces critères.

En général, le secrétaire américain aux Transports et le ministre des Transports au Canada ont dû exercer leurs pouvoirs discrétionnaires pour autoriser ce genre de service. Le plus souvent, cela a amené le secrétaire et le ministre à faire une exception pour ce qui est de la taille de la ville concernée — Chicago étant, bien entendu, une ville trop importante pour répondre au critère prévu. Cela s'est déjà fait.

Le sénateur MacDonald: Cela revient à contourner ces règles.

M. Molgat: Non, parce que l'accord prévoit que l'approbation est automatique si les trois critères sont remplis mais que cette approbation peut néanmoins être accordée, sur une base discrétionnaire, si un ou plusieurs critères ne sont pas remplis. Il faudrait dans ce cas renoncer au critère de la taille de la ville, mais cela s'est déjà fait. Il faudrait également écarter le critère de la distance mais cela s'est déjà fait. Ce qui n'a jamais été fait, c'est d'écarter le critère de la taille de l'avion, en d'autres termes, la condition que l'aéronef ne comporte pas plus de 60 sièges. Il ne faut pas oublier qu'on a négocié cette entente après avoir constaté qu'il était impossible d'en arriver à un nouvel accord. On ne cherchait pas à trouver une solution générale. On entendait simplement résoudre les problèmes que connaissaient certaines collectivités.

Parmi les demandes qui ont été soumises, je pense qu'en fait il y en a au moins une, peut-être deux, qui concernent la liaison Ottawa-Chicago. Je ne pense pas que ces demandes répondent aux critères contenus dans l'accord et le ministère des Transports devra exercer ses pouvoirs discrétionnaires pour les approuver. Ces demandes sont à l'étude.

Le sénateur MacDonald: Mais il existe quelques transporteurs qui pensent que cette liaison serait rentable et qui sont intéressés à offrir ce service?

M. Molgat: Il y a au moins un transporteur, peut-être deux, qui voudraient offrir ce service.

Le sénateur Atkins: J'ai une question à laquelle vous êtes parfaitement libre de répondre ou de ne pas répondre, parce qu'elle ne concerne pas directement les négociations mais j'aurais aimé connaître votre point de vue, si vous en avez un sur ce sujet.

Avez-vous une opinion sur la question autorité aéroportuaire locale-privatisation des aéroports? J'aimerais également savoir si ce choix pourrait avoir un effet sur des négociations futures?

M. Molgat: Monsieur le président, je suis soulagé d'entendre que le sénateur Atkins a commencé sa question en disant qu'il admettrait que je préfère ne pas répondre à sa question. Pour ce

[Texte]

with your forbearance, senator, and with the chairman's permission, I would prefer not to answer it. It is not within my competence in fact and I ought not even to try.

On the second, no, I can say that in respect of the negotiation with the United States the question of the structure of airport administrations is not a complicating factor in the sense that what we do to our airports, whether they are run by Transport Canada or privatized or run by a local airport authority, does not touch my negotiation, in that what we are seeking to negotiate in the airport access section of the negotiation is an agreed definition of the obligations of airports, regardless of who runs them, in respect of giving access to their airport and facilities of the airport to new carriers and to existing carriers. So the question of who runs them really does not matter.

On the American side, of course, in most cases these are local airport authorities or airport corporations, and the question of which it is does not touch upon our interests. What does touch upon our interests in the negotiation is a set of definitions of what their obligations are, however they are structured or run, and a clear definition of what the obligations of governments are in respect of airport access. Those are two different things.

Airport authorities, whatever their structure, have, in my view, and that was our position in the negotiation, an obligation to be fair and non-discriminatory in granting access to their facilities. It is hard to consider that they ought to have any more obligation than fairness and nondiscrimination. Governments, on the other hand, have, in my view, in an aviation agreement, an obligation that goes beyond that, and it is to guarantee to the carriers of the other party that they will have fair and equal opportunity to compete with their own carriers, and that goes beyond nondiscrimination at airports.

Senator Atkins: Actually, when we were dealing with the establishment of local airport authorities it was a provision, I think, in the act, that it be fair and nondiscriminatory.

Senator Forrestall: When do you expect to get back to the table?

Mr. Molgat: I do not know, senator. The next step would indeed be an exploration of whether there is a basis for resuming negotiation. Until that has been conducted to some kind of agreed conclusion on both sides, in other words, on our side that Canadian officials be in a position to advise the government whether or not there is a basis for resumption, that is, whether or not there are clear prospects that the interests of Canada can be satisfied in a negotiation, I would not even guess when we might get back to the negotiation.

Senator MacDonald: As you know, three Tories were recently caught. They had been doing nothing for the last few years. They apparently voted in Prince Edward Island when they should not have. They were on the Pension Board or something

[Translation]

qui est de la première question, avec votre indulgence, monsieur le sénateur, et avec la permission du président, je préfère ne pas y répondre. Elle n'est pas de mon ressort et je ne devrais même pas tenter d'y répondre.

Pour ce qui est de la deuxième question, je peux dire que, pour ce qui est des négociations avec les États-Unis, la question de la structure administrative des aéroports n'est pas un élément déterminant pour la raison que la façon dont nous choisissons d'administrer nos aéroports, que ce soit par Transports Canada, par une entreprise privée, ou par une autorité locale, ne concerne pas les négociations, dans la mesure où ce que nous essayons de faire dans les négociations qui traitent de l'accès aux aéroports est de nous entendre sur une définition des obligations des aéroports, quel que soit leur mode de fonctionnement, pour ce qui est de l'accès aux aéroports et à leurs installations pour les nouveaux transporteurs et les transporteurs qui l'utilisent déjà. La question de la responsabilité administrative des aéroports ne se pose donc pas vraiment.

Du côté américain, il s'agit dans la plupart des cas d'autorité aéroportuaire locale ou de société d'exploitation d'aéroport mais le choix effectué n'affecte pas nos intérêts. Par contre, ce qui touche nos intérêt est la façon dont l'on définit les obligations des aéroports, quelle que soit la façon dont ils sont structurés, et celle des gouvernements en matière d'accès aux aéroports. Ce sont deux choses différentes.

Les autorités aéroportuaires, quelle que soit leur structure, sont tenues, d'après moi, et c'est la position que nous avons défendue au cours des négociations, d'accorder l'accès à leurs installations de façon juste et non discriminatoire. Il me paraît difficile d'exiger plus qu'une attitude équitable et non discriminatoire. Les gouvernements ont, par contre, d'après moi, dans le cadre d'un accord sur les services aériens, une obligation supplémentaire qui consiste à garantir aux transporteurs de l'autre partie contractante la possibilité de faire concurrence à leurs propres transporteurs dans le cadre de règles justes et équitables, et cela va plus loin que l'absence de discrimination dans les aéroports.

Le sénateur Atkins: En fait, lorsque nous avons traité de la création d'autorités aéroportuaires locales, la loi contenait, je crois, une disposition qui parlait d'accès équitable et non discriminatoire.

Le sénateur Forrestall: Quand pensez-vous retourner à la table de négociation?

M. Molgat: Je ne le sais pas, monsieur le sénateur. La prochaine étape va consister à explorer la possibilité de reprendre les négociations. Tant que les deux parties ne s'entendent pas sur ce point, en d'autres termes, tant que les représentants canadiens ne seront pas en mesure d'indiquer au gouvernement qu'il existe une nouvelle base de négociation justifiant sa reprise, à savoir, s'il y a des réelles possibilités que les intérêts du Canada puissent être reconnus dans le cadre d'une telle négociation, il m'est tout à fait impossible de prédire une date pour la reprise des négociations.

Le sénateur MacDonald: Comme vous le savez, on a récemment pris trois Conservateurs dans une drôle de situation. Ils ne faisaient rien depuis plusieurs années. Il semble que le gouvernement de l'Île-du-Prince-Édouard ait pris un mauvais

[Text]

and getting around \$85,000 or \$100,000 a year doing absolutely nothing.

Do you not think that there is a similarity in the position in which you find yourself, even though you have done nothing wrong?

Senator Atkins: You do not have to answer that one either.

The Chairman: You do not have to answer that.

Mr. Molgat: It is not an unreasonable question, Mr. Chairman. I have to say, frankly, that I find that I have quite enough to do at the moment.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Molgat. We appreciate that you have come here once again. I apologize for last week when we could not hear you.

Do you have any papers, documents, correspondence or other things you may be able to lay before us at a later date that may help us in our deliberations and in understanding some of the tenuous issues at hand that could supplement the verbal evidence you have given today?

Mr. Molgat: Yes, sir. I will review that and be in touch, if you wish, with the clerk of the committee.

The Chairman: Thank you very much. I appreciate that.

Senator Forrestall: Apropos of what the ambassador has had to say, perhaps this committee might entertain a motion that we stand this item of our ongoing agenda until such time as it may appear useful for us to further examine the question.

The Chairman: Unfortunately, I did not hear much of Mr. Molgat's evidence. Having missed it, I would appreciate it if you could reserve your motion until I have read his evidence.

Senator Forrestall: I must say, Mr. Molgat, I know of no one in government who could cover in 25 minutes, in such depth and with such clarity and understanding, so complex a subject, as you have so ably demonstrated time and time again that you can.

Mr. Molgat: That is very kind of you, senator.

The Chairman: Honourable senators, we have one other item of business that has to do with the Minutes of Proceedings of the steering committee of this committee. Perhaps I could call upon the deputy chairman to tell me about whether or not there is an issue with respect to some items in these minutes.

Senator Bonnell: Senator Carney, with whom I spoke earlier and who is not here now, said that she would like to discuss the report before you put it to a vote, Mr. Chairman. She would like to make an amendment and have the full committee review the steering committee's report.

Senator Spivak: Will Senator Carney be attending?

[Traduction]

vote. Ces personnes étaient membres d'une commission des pensions ou d'un organisme semblable et recevaient un salaire annuel de 85 ou 100 000 \$ sans faire quoi que ce soit.

Existe-t-il une ressemblance entre ce cas et la situation dans laquelle vous vous trouvez, même si ce n'est pas votre faute?

Le sénateur Atkins: Vous n'êtes pas obligé de répondre à cette question.

Le président: Vous n'avez pas besoin de répondre.

M. Molgat: Ce n'est pas une question déraisonnable, monsieur le président. Honnêtement, je peux vous dire que j'ai suffisamment à faire en ce moment.

Le président: Je vous remercie beaucoup, M. Molgat. Nous sommes heureux que vous ayez pu revenir. Je vous demande de m'excuser pour le fait que nous n'ayons pu vous entendre la semaine dernière.

Avez-vous des documents, des études, de la correspondance que vous pourriez nous remettre par la suite et qui seraient utiles à nos délibérations et qui nous aideraient à comprendre ces questions complexes en complétant le témoignage que vous avez rendu aujourd'hui?

M. Molgat: Oui, monsieur. Je vais examiner cela et prendrai contact, si vous le souhaitez, avec le greffier du comité.

Le président: Je vous remercie beaucoup. J'en suis heureux.

Le sénateur Forrestall: À propos de ce que nous a dit l'ambassadeur, le comité pourrait peut-être voter le report de l'étude de ce sujet, jusqu'à ce que nous décidions de réexaminer cette question.

Le président: Malheureusement, je n'ai assisté qu'à une partie du témoignage de M. Molgat. C'est pourquoi j'aimerais que l'on mette de côté cette motion pour me donner le temps de lire son témoignage.

Le sénateur Forrestall: Je dois vous dire, M. Molgat, que je ne connais personne au gouvernement qui soit capable de couvrir en 25 minutes, de façon aussi détaillée et aussi claire, un sujet aussi complexe, comme vous nous en avez fait plusieurs fois la démonstration.

M. Molgat: C'est très gentil de votre part, monsieur le sénateur.

Le président: Messieurs les sénateurs, il y a un sujet à l'ordre du jour qui concerne le procès-verbal du comité de direction de notre comité. Je pourrais peut-être demander au vice-président de me dire si certains aspects de ce procès-verbal soulèvent des questions.

Le sénateur Bonnell: Le sénateur Carney, avec qui j'ai parlé plus tôt et qui n'est pas là en ce moment, a mentionné qu'elle aimerait que l'on tienne une discussion sur ce rapport avant de procéder au vote, monsieur le président. J'aimerais proposer un amendement et demander au comité plénier d'examiner le rapport du comité de direction.

Le sénateur Spivak: Le sénateur Carney va-t-elle y participer?

[Texte]

Senator Bonnell: Mr. Chairman, I understand that Senator Carney is now defending before Internal Economy the budget of some other committee.

I also understand that she was replaced in this committee by Senator Spivak. Therefore, she has no vote. I think it is her view that she would like to increase the number of senators to go to British Columbia to five from three. Senator Spivak can put it before us since she is now replacing Senator Carney. She is the member who has the vote, and not Senator Carney.

The Chairman: Senator Carney left me a note which deals with the press coverage given to the fact that only three senators will travel to British Columbia, which she says is insufficient. She is referring to that part of the minutes under "Lightstations Study" which states:

After discussion it was agreed that:

— three members, namely, the Chairman, Deputy Chairman and one other member of the Committee be delegated to travel to British Columbia in June;

Further on it states:

— Senator Carney be made a member of the Committee during the visit to B.C.;

That would make the total number of senators going to B.C. four. She says that she would like to have this amended to have five senators.

Senator Spivak: I would like to speak to that, Mr. Chairman. Did the \$10,000 include the cost of travel?

The Chairman: The \$10,000 is only for emergencies. It is not the budget.

Senator Spivak: I thought it was transferred for use in the lightstations study.

The Chairman: It is only as an emergency fund, in case it is needed. That is not the budget.

Senator Spivak: It seems to me that this was discussed elsewhere, as you know, Mr. Chairman. Certainly, senators could use their travel points. We were told in committee that that was not the case. However, I do not believe that is accurate.

The Chairman: That came up this afternoon in Internal Economy. The budget for the lightstations study which I presented this afternoon was for \$31,100.

Senator Spivak: Does that include travel?

The Chairman: It includes travel.

Senator Spivak: Why is that the case when we can use our travel points?

The Chairman: The members of Internal Economy had some strong views on that. Senator Hastings, who is the Chairman of Internal Economy, said, among other things, that it

[Translation]

Le sénateur Bonnell: Monsieur le président, je crois que le sénateur Carney est en train de présenter le budget d'un autre comité au Comité de la régie interne.

Je crois également savoir qu'elle a été remplacée par le sénateur Spivak dans notre comité. Elle n'a donc pas le droit de voter ici. Je crois qu'elle aimerait que l'on fasse passer de trois à cinq le nombre des sénateurs qui vont se rendre en Colombie-Britannique. Le sénateur Spivak pourrait nous expliquer cela puisqu'elle remplace maintenant le sénateur Carney. C'est elle qui a le droit de vote et non pas le sénateur Carney.

Le président: Le sénateur Carney m'a laissé une note qui parle de la couverture qu'ont donné les médias au fait qu'il n'y avait que trois sénateurs qui devaient se rendre en Colombie-Britannique, chiffre qu'elle trouve insuffisant. Elle fait référence à la partie du procès-verbal concernant «l'étude sur les phares» où l'on trouve le passage suivant:

Après discussion il a été convenu que:

— trois membres, à savoir, le président, le vice-président et un autre membre du comité soient envoyés en délégation en Colombie-Britannique au mois de juin;

Et plus loin:

— que le sénateur Carney soit nommée membre du comité pour la visite en C.-B.;

Cela ferait passer à quatre le nombre des sénateurs qui doivent se rendre en C.-B. Elle dit qu'elle voudrait que l'on modifie ces résolutions pour envoyer cinq sénateurs.

Le sénateur Spivak: J'aimerais prendre la parole sur ce point, monsieur le président. Le montant de 10 000 \$ comprend-il les frais de déplacement?

Le président: Le montant de 10 000 \$ vise uniquement les imprévus. Cela ne fait pas partie du budget.

Le sénateur Spivak: J'avais cru qu'on l'avait affecté à l'étude sur les phares.

Le président: Cette somme ne vise que les imprévus, en cas de besoin. Elle ne fait pas partie du budget.

Le sénateur Spivak: Je crois qu'on en a parlé ailleurs, comme vous le savez, monsieur le président. Les sénateurs pourraient aussi utiliser leurs bons de voyage. On nous a dit en comité que cela n'était pas possible. Je ne crois pas toutefois que cela soit exact.

Le président: Cette question a été soulevée cet après-midi au Bureau de la régie interne. Le budget de l'étude des phares que j'ai présenté cet après-midi s'élève à 31 100 \$.

Le sénateur Spivak: Cela comprend-il les frais de déplacement?

Le président: Cela comprend les déplacements.

Le sénateur Spivak: Pourquoi procéder ainsi alors que nous pouvons utiliser nos bons de voyage?

Le président: Les membres du Bureau de la régie interne ont des idées bien arrêtées là dessus. Le sénateur Hastings qui préside le Comité de la régie interne a déclaré, entre autres, qu'il existe

[Text]

has been a longstanding tradition, if you travel on committee work, that the committee should pay for your travel and that you should not have to use any of your 64 travel points.

Senator Spivak: That might be the case in terms of tradition. What I am pointing out to you is an opinion given by a very senior person with respect to travel points. I have used my travel points for committees before, and have been asked to do so by committees. I understand the tradition. There is nothing to prevent a committee member from using his or her travel points.

The reason I raise this point is that, if the committee is to increase the number from three to five, there may not be sufficient funds. I am suggesting this as a way of allowing five senators to go without increasing the budget.

The Chairman: I made the presentation to Internal Economy on the basis of three senators, plus one. That was the basis of my submission to Internal Economy earlier today.

Senator Forrestall: Mr. Chairman, you astound me. This is a report of the steering committee back to the full committee. The full committee ratifies it, varies it or approves it. Was there some urgency with respect to this? Is Internal Economy dissolving at midnight tonight? Why would you presume that we would approve this and go to seek a budget based on —

The Chairman: Internal Economy is saying to every committee chairman who appears before them today, "Will you accept a 25 per cent cut in your budget? Are you prepared to take fewer members?"

Senator Atkins: In fairness to the chairman, Senator Forrestall, at our last meeting we did vote as a committee in favour of the travel to British Columbia.

Senator Forrestall: As a full committee?

Senator Atkins: Yes.

Senator Forrestall: So this is not a steering committee report, is it?

Senator Atkins: It is.

Senator Spivak: I do not recall that we did that. I recall that we voted in favour of travel, but we did not make any budget or anything else.

The Chairman: The budget was already approved by the full committee.

Senator Spivak: I stand corrected, then, Mr. Chairman.

Senator Atkins: At the same meeting we turned down the idea of travelling to Washington, as I recall.

Senator Spivak: I must have missed the meeting.

Senator Forrestall: This does not include any travel to the East Coast, does it?

Senator Bonnell: Not yet. There might be another budget later on for that purpose.

[Traduction]

une coutume bien établie voulant que si vous voyagez pour les travaux du comité, celui-ci paye votre déplacement et que vous ne devriez pas avoir à utiliser dans ce cas les bons de voyage qui vous ont été attribués.

Le sénateur Spivak: C'est peut-être ce que dit la coutume. Je tiens à vous communiquer à ce sujet l'opinion que m'a donné une personne ayant beaucoup d'expérience. J'ai déjà utilisé mes bons de voyage pour des comités et certains comités m'ont demandé de le faire. Je sais qu'il existe une coutume. Rien n'empêche cependant les membres d'un comité d'utiliser leurs bons de voyage.

Je soulève ce point parce que les fonds accordés risquent de ne pas être suffisants si le comité augmente de trois à cinq le nombre des sénateurs pour ce voyage. Je fais cette proposition parce que cela permettrait d'envoyer cinq sénateurs sans avoir à augmenter le budget.

Le président: J'ai présenté ce budget au Bureau de la régie interne en parlant de trois sénateurs plus un. C'est ce que j'ai communiqué au Comité de la régie interne plus tôt aujourd'hui.

Le sénateur Forrestall: Monsieur le président, je suis stupéfait. Il s'agit d'un rapport du comité de direction présenté au comité plénier. Le comité plénier a le pouvoir de ratifier le rapport, de le modifier ou de l'autoriser. S'agissait-il d'une question urgente? Le Comité de la régie interne va-t-il disparaître à minuit ce soir? Pourquoi avez-vous tenu pour acquis que nous approuverions ce rapport et demandé un budget —

Le président: Le Comité de la régie interne a demandé à tous les présidents de comité qui se sont présentés aujourd'hui: «Êtes-vous prêt à accepter des coupures de 25 p. 100 dans votre budget? Êtes-vous disposé à envoyer moins de sénateurs?»

Le sénateur Atkins: En toute justice pour le président, monsieur le sénateur Forrestall, nous avons approuvé, au cours de notre dernière réunion, le voyage en Colombie-Britannique.

Le sénateur Forrestall: L'ensemble du comité?

Le sénateur Atkins: Oui.

Le sénateur Forrestall: Il ne s'agit donc pas du rapport du comité de direction alors?

Le sénateur Atkins: Si.

Le sénateur Spivak: Je ne me souviens pas de cela. Je me souviens que nous avons approuvé le voyage mais pas d'avoir préparé un budget.

Le président: Le budget avait déjà été approuvé par le comité entier.

Le sénateur Spivak: C'est moi qui ai tort alors, monsieur le président.

Le sénateur Atkins: À cette même réunion, nous avons écarté l'idée d'un voyage à Washington, si je me souviens bien.

Le sénateur Spivak: Je n'ai pas dû assister à cette réunion.

Le sénateur Forrestall: Cela ne comprend pas un voyage sur la côte est?

Le sénateur Bonnell: Pas encore. Il se pourrait que l'on présente plus tard un autre budget pour cela.

[Texte]

Senator Spivak: Was this done at the last meeting, Mr. Chairman?

Senator Atkins: It was done at the meeting we had in Room 520 of the Victoria Building.

Senator Forrestall: If I were a West Coast fisherman and you sent out three senators — three out of how many on our committee?

The Chairman: Twelve.

Senator Forrestall: If you send out three, you are saying, in effect, that only a quarter of the standing committee is interested in this question.

Senator Atkins: The reason we did that was based on a consideration of economy. At that moment in time, we did not know if we were getting any money. If there is a strong feeling that it should be increased from three to five, then I do not think that we should dig in on that, provided we can do it within the terms of the budget. That is my own opinion.

Senator Forrestall: You can deal with Senator Carney.

Senator Bonnell: I suggest that what Senator Atkins has said is right, Mr. Chairman. I agree with what he has said.

I should like to say to my dear friend from Winnipeg, who talks so smartly about Winnipeg, that if she uses her travel points to fly hither, thither and yon, and if she is now on the committee and wishes to go to B.C., then the door will be open for her. I am sure that you as chairman will welcome her in British Columbia when she gets there. If five more senators want to use their points to go out there, you will welcome them as well.

Senator MacDonald: Who is to stop them?

Senator Bonnell: That is right. They are members of the committee.

The Chairman: Are there any other questions or discussion on the minutes? If not, would someone move their adoption?

Senator Spivak: I move the adoption of the minutes, with the amendment.

Senator Bonnell: You did not accept these minutes.

Senator Spivak: I move Senator Carney's amendment with regard to there being five members instead of three.

The Chairman: Will someone second the amendment?

Senator Adams: I second the motion, Mr. Chairman.

The Chairman: All those honourable senators in favour of the amendment which changes the number of senators from three to five members signify by raising their right hand.

The amendment is passed unanimously.

Honourable senators, are you ready to adopt the minutes of the steering committee as amended?

[Translation]

Le sénateur Spivak: A-t-on décidé cela au cours de la dernière réunion, monsieur le président?

Le sénateur Atkins: Nous l'avons décidé à la réunion que nous avons tenue dans la pièce 520 de l'édifice Victoria.

Le sénateur Forrestall: Si j'étais un pêcheur de la côte ouest et que vous n'envoyez que trois sénateurs — combien de membres comprend notre comité?

Le président: Douze.

Le sénateur Forrestall: Si vous n'envoyez que trois sénateurs, vous avez l'air d'indiquer qu'il n'y a qu'un quart du comité permanent qui s'intéresse à cette question.

Le sénateur Atkins: En prenant cette décision, nous avons voulu faire des économies. À ce moment-là, nous ne savions pas si nous pourrions obtenir des fonds. Si certains insistent pour faire passer de trois à cinq la délégation, je ne pense pas que nous devrions nous y refuser, pourvu que nous puissions le faire en respectant notre budget. Voilà mon opinion.

Le sénateur Forrestall: Vous pouvez vous arranger avec le sénateur Carney.

Le sénateur Bonnell: Il me semble que la position du sénateur Atkins est sensée, monsieur le président. Je suis d'accord avec ce qu'il a dit.

J'aimerais dire à ma chère amie de Winnipeg, qui parle si bien de cette ville, que, si elle utilise ses bons de voyage pour voler de-ci de-là, et que, si elle fait partie du comité et souhaite se rendre en C.-B., la porte lui sera grande ouverte. Je suis sûr que vous, en tant que président, serez heureux de la voir en Colombie-Britannique lorsqu'elle y arrivera. Si cinq autres sénateurs veulent utiliser leurs bons de voyage pour s'y rendre, ils seront également les bienvenus.

Le sénateur MacDonald: Qui pourrait les en empêcher?

Le sénateur Bonnell: C'est exact. Ce sont des membres du comité.

Le président: Y a-t-il d'autres questions ou sujets de discussion dans ce procès-verbal? Sinon, quelqu'un peut-il proposer qu'on l'adopte?

Le sénateur Spivak: Je propose l'adoption du procès-verbal, tel que modifié.

Le sénateur Bonnell: Vous n'avez pas accepté le procès-verbal.

Le sénateur Spivak: Je propose d'adopter l'amendement présenté par le sénateur Carney visant à faire passer à cinq le nombre des membres de la délégation.

Le président: Quelqu'un appuie-t-il l'amendement?

Le sénateur Adams: J'appuie la motion, monsieur le président.

Le président: Que tous les honorables sénateurs en faveur de l'amendement visant à faire passer de trois à cinq le nombre des sénateurs dans la délégation lèvent la main.

L'amendement est adopté à l'unanimité.

Messieurs les sénateurs, êtes-vous prêts à adopter le procès-verbal du comité de direction tel que modifié?

[Text]

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: There are two other matters. Is there agreement that the organization that has to go on to complete the lightstations study be delegated to the steering committee?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Is there agreement to delegate two or three members of staff to travel, that is, a clerk and one or two researchers?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Is there any other business to come before the committee, other than a motion to adjourn?

Senator Atkins: The only question before we adjourn, Mr. Chairman, is this: Is there any critical path now in terms of when this committee will be travelling?

The Chairman: I presented four budgets to Internal Economy. I was told that that committee was telling everyone who appeared before it today that it would not make the decision today. They told me that they would let me know sometime tomorrow morning whether it had been approved and, if so, in what amount.

Senator Bonnell: Will it go to the Senate for final approval tomorrow?

The Chairman: I do not know that.

Senator Bonnell: Until the Senate approves it, it is not approved.

The Chairman: I was told that they will try to let us know sometime tomorrow before noon.

The committee adjourned.

[Traduction]

Des voix: Adopté.

Le président: Il reste deux autres questions. Êtes-vous d'accord pour déléguer au comité de direction la responsabilité d'organiser la suite des travaux sur l'étude des phares?

Des voix: Adopté.

Le président: Êtes-vous d'accord pour que deux ou trois membres du personnel participent à ce voyage, à savoir, un greffier et un ou deux recherchistes?

Des voix: Adopté.

Le président: Avons-nous d'autres affaires à traiter à part la motion d'ajournement?

Le sénateur Atkins: La seule question qui reste avant l'ajournement, monsieur le président, est la suivante: avons-nous des contraintes pour ce qui est du choix des dates du voyage du comité?

Le président: J'ai présenté quatre budgets au Comité de la régie interne. L'on m'a dit que le bureau avait clairement indiqué qu'il ne prendrait pas de décision aujourd'hui. Ils m'ont dit qu'ils me feraient savoir demain matin si le budget avait été approuvé et, le cas échéant, quel en serait le montant.

Le sénateur Bonnell: Le budget sera-t-il soumis au Sénat pour approbation définitive demain?

Le président: Je n'étais pas au courant.

Le sénateur Bonnell: Tant que le Sénat ne l'a pas approuvé, le budget n'est pas approuvé.

Le président: Ils m'ont dit qu'ils essaieraient de me donner une réponse demain avant midi.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
Ottawa, Canada K1A 0S9

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*
Groupe Communication Canada — Édition
Ottawa, Canada K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From the Canadian Coast Guard:

Mr. Michael Turner, Deputy Commissioner;
Susan Daly, Acting Director General, Rescue and
Environmental Response Directorate;
Mr. John Major, Chief of Marine Navigation Services;
Mr. Rick Bryant, Regional Manager, Marine Navigation
Systems, Western Region.

*From the Department of Foreign Affairs and International
Trade:*

Mr. Daniel Molgat, Chief Air Negotiator.

De la Garde côtière canadienne:

M. Michael Turner, commissaire adjoint;
Susan Daly, directrice général intérimaire, Direction du
sauvetage et de l'intervention environnementale;
M. John Major, chef des Services à la navigation maritime;
M. Rick Bryant, gestionnaire régional, Systèmes de
navigation maritime, Région de l'Ouest.

Du ministère des Affaires extérieures et du Commerce extérieur:

M. Daniel Molgat, négociateur en chef des Accords aériens.



First Session
Thirty-fifth Parliament, 1994

Première session de la
trente-cinquième législature, 1994

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

Chairman:
The Honourable DONALD H. OLIVER, Q.C.

Président:
L'honorable DONALD H. OLIVER, c.r.

Tuesday, June 7, 1994

Le mardi 7 juin 1994

Issue No. 6

Fascicule n° 6

Fourth Proceedings on:
The mandate and funding of
Radio Canada International

Quatrième fascicule concernant:
Le mandat et le financement de
Radio-Canada International

WITNESS:
(See back cover)

TÉMOIN:
(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable DONALD H. OLIVER, Q.C., *Chairman*

The Honourable M. Lorne Bonnell, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams	* Lynch-Staunton
Atkins	(or Berntson)
Davey	MacDonald (<i>Halifax</i>)
* Fairbairn (or Molgat)	Petten
Forrestall	Roberge
Johnson	Spivak
	Thériault

* *Ex Officio Members*

(Quorum 4)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable DONALD H. OLIVER, c.r.

Vice-président: L'honorable M. Lorne Bonnell

et

Les honorables sénateurs:

Adams	* Lynch-Staunton
Atkins	(ou Berntson)
Davey	MacDonald (<i>Halifax</i>)
* Fairbairn (ou Molgat)	Petten
Forrestall	Roberge
Johnson	Spivak
	Thériault

* *Membres d'office*

(Quorum 4)

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, June 7, 1994
(8)

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, met this day in Room 356-S, Centre Block, at 4:58 p.m., the Chairman, the Honourable Senator Donald H. Oliver, Q.C., presiding.

Members of the Committee present: The Honourable Senators Adams, Atkins, Bonnell, Davey, Forrestall, MacDonald and Spivak. (7)

In attendance: Mr. Dan Shaw from the Research Branch of the Library of Parliament.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

WITNESS:

Mr. Keith Spicer

Pursuant to the Order of Reference of March 15, 1994 the Committee continued its study on the mandate and funding of Radio Canada International.

Mr. Spicer made a statement and answered questions.

At 6:00 p.m. the Committee adjourned to Wednesday, June 8, 1994 at 3:15 p.m.

ATTEST:

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 7 juin 1994
(8)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 16 h 58, dans la salle 356-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable sénateur Donald H. Oliver, c.r. (*président*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Atkins, Bonnell, Davey, Forrestall, MacDonald et Spivak. (7)

Également présent: M. Dan Shaw, du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

TÉMOIN:

M. Keith Spicer

En conformité avec son ordre de renvoi du 15 mars 1994, le comité poursuit son étude du mandat et du financement de Radio-Canada International.

M. Spicer fait un exposé, puis répond aux questions.

À 18 heures, le comité s'ajourne jusqu'à 15 h 15, le mercredi 8 juin 1994.

ATTESTÉ:

Le greffier du comité,

Tōnu Onu

Clerk of the Committee

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, June 7, 1994

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 5:00 p.m. to consider its order of reference to examine and report upon the mandate and funding of Radio Canada International.

Senator Donald H. Oliver, (Chairman) in the Chair.

The Chairman: I would extend a very warm welcome to our special guest, Mr. Keith Spicer. We deeply appreciate the fact that you have taken time from a very busy and hectic schedule to appear here as a private citizen in respect of the inquiry we are conducting, pursuant to our order of reference of March 15, 1994 as adopted by the Senate, that this committee examine and report on the mandate and funding of Radio Canada International.

To date, we have heard from a number of witnesses and we look forward to hearing some of your views to help us in this inquiry. The floor is yours. Following your presentation, the members of the committee will have questions for you.

Mr. Keith Spicer: Thank you, Mr. Chairman. I am truly honoured to be here. I have often thought the Senate was able to achieve a lot of things which the House of Commons could not. I noticed, as a matter of fact, that this meeting began two minutes early, which is something that does not happen often down the hall.

I am here, as you said, as a private citizen, in effect, because it is really a labour of love for me to come here. I am not representing the CRTC. The CRTC, just for the record, has exempted from its regulation RCI and such services. I am here essentially as a twenty-year-old student who used to listen to RCI in Paris. It was my only link with Canada at that time. I am also here as a freelancer who, over a period of 20 years, on and off, did a few commentaries for RCI. I mention that only to demonstrate to you that I have been on the inside and know what a shoestring they operate on. This is not a luxurious operation, as I think you know very well.

The third perception I have, now that I am a little older than a student, is that every time I go overseas I am bowled over by the respect that influential people from other countries and ordinary citizens have for Radio Canada International. This service projects a really strong, positive image of our country. That needs to be discussed, and thank goodness you are doing it. That is why I am here.

I should like to look at three aspects of the question: first, the history of RCI as I have seen it; second, the reality of RCI; and, third, its potential.

The history of RCI, as you know better than I do, has been a history of misunderstanding within this country. There is a great deal of understanding outside Canada, but within Canada it is an

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 7 juin 1994

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 17h pour étudier son ordre de renvoi qui consiste à examiner le mandat et le financement de Radio-Canada International et de faire rapport à ce sujet.

Le sénateur Donald H. Oliver, (président) occupe le fauteuil.

Le président: J'aimerais accueillir chaleureusement notre invité spécial, M. Keith Spicer. Nous apprécions énormément que vous ayez pris le temps, malgré votre horaire très occupé et très exigeant, de venir témoigner ici en qualité de simple citoyen dans le cadre de l'enquête que nous menons, conformément à l'ordre de renvoi du 15 mars 1994 qui a été adopté par le Sénat, selon lequel notre comité doit examiner le mandat et le financement de Radio-Canada International et faire rapport.

Jusqu'à présent, nous avons entendu un certain nombre de témoins et souhaitons entendre certaines de vos opinions pour nous aider dans notre enquête. La parole est à vous. Après votre exposé, les membres du comité vous poseront des questions.

M. Keith Spicer: Merci, monsieur le président. C'est vraiment un honneur pour moi d'être ici. J'ai souvent pensé que le Sénat était capable de réaliser bien des choses que la Chambre des communes ne pouvait pas faire. À vrai dire, j'ai remarqué que la réunion a commencé deux minutes à l'avance, ce qui ne se produit pas souvent à l'autre endroit.

Comme vous l'avez dit, je suis ici en qualité de simple citoyen. En effet, c'est vraiment mon cœur qui me porte à venir vous parler. Je ne suis pas ici pour représenter le CRTC. Aux fins du compte rendu, j'aimerais préciser que le CRTC a exempté de son règlement RCI et des services semblables. Essentiellement, je suis ici parce que, à l'âge de 20 ans, j'ai été étudiant à Paris et j'écoutais RCI. C'était mon seul lien avec le Canada à l'époque. Je suis également ici en qualité de pigiste qui, durant 20 ans, a présenté à l'occasion quelques commentaires à l'intention de RCI. Si je mentionne ce fait, c'est tout simplement parce que je veux bien vous montrer que j'ai vu les choses de l'intérieur et que je connais les strictes contraintes budgétaires qui sont les leurs. Il ne s'agit pas d'un service de luxe, et je crois que vous le savez très bien.

Maintenant que je suis un peu plus vieux qu'un étudiant, chaque fois que je vais outre-mer, je suis renversé par le respect que les gens influents et les citoyens ordinaires d'autres pays portent à Radio-Canada International. Ce service projette une image de notre pays qui est vraiment forte et positive. Il faut tenir compte de ce fait et, Dieu merci, vous en tenez compte. C'est pourquoi je suis ici.

J'aimerais aborder trois aspects de la question: tout d'abord, l'historique de RCI telle que je la vois, ensuite, la réalité que vit RCI, enfin, son potentiel.

L'histoire de RCI — et vous le savez mieux que moi — est marquée par l'incompréhension qu'on a toujours manifestée à son endroit au pays. À l'extérieur du pays, on la comprend très bien,

[Texte]

almost unknown institution. This has led, I think, to the periodic, indeed endemic, attempts to kill RCI. I have watched this "Perils of Pauline" question, as you have, over 25 or 30 years and, when governments want to cut, they want to cut things where there is no voter impact. They want to cut things that they do not understand, or that seem minor or marginal, or some kind of frill.

The fact is that very few people in this country have even heard of RCI. I have met many prominent politicians who hardly know it exists. I even met a president of CBC many years ago who was not sure he knew it existed. I think this ignorance, perhaps due to the modesty of the people in RCI and perhaps due to their focus on listeners abroad, has caused this wonderful institution to pay a terrible price in distraction and constant terror of Damocles' sword hanging over them.

Now it looks as though we may be facing the definitive cut, to oblivion. As I understand it, the budget is now around \$15 million. It takes about \$8 million dollars to turn the transmitters on and run them, and a small amount to administer, about 2 per cent. Programming should be the heart of the matter, but it is not. It cannot be, in such conditions. They are cutting critical languages, such as Japanese and German and some of the East European languages. Perhaps we could come back to those aspects, and why I think they should be restored.

The basic fact is that the history of RCI has been a series of intermittent terrors, with reprieves at the last minute for a few years, and then it starts all over again with a new breed of politicians who, again, do not know its history. As I said, that may be due to the fact that RCI has been focusing on its foreign public.

What is the reality now of RCI? I think it is a staggering success, given the means that they have. If my numbers are right, they are something like 44th the world in terms of numbers of hours they broadcast, but fourth or fifth in terms of public respect and influence, as judged by the BBC audience surveys, which are probably the most reliable. This, then, is a major player in the big leagues of BBC, Voice of America, Deutsche Avella, Radio France and so on.

With a budget that is incredibly low, the influence of RCI can be measured by its mail bag; it can be measured by anecdotal conversations with people; it can also be measured with great difficulty in the enhanced, decades-long increase in respect for Canada, its ideas and its image. I think the reality is that it is a miracle that RCI has survived and has done so many good things for Canada.

I will try now to enumerate some of the things I think we should focus on:

[Translation]

mais ici, RCI est une institution pratiquement inconnue. Cela a mené, selon moi, aux tentatives périodiques mais généralisées d'éliminer RCI. Depuis 25 ou 30 ans, je surveille, comme vous, cette situation des plus précaires; quand les gouvernements veulent faire des coupures, ils veulent les faire sur les choses qui n'ont aucun impact sur l'électorat. Ils veulent couper les choses qu'ils ne comprennent pas, qui leur semblent mineures ou marginales, ou qu'ils apparentent à une espèce de luxe.

En réalité, très peu de gens dans notre pays ont déjà entendu parler de RCI. J'ai rencontré bien des politiciens en vue qui ne savent même pas qu'elle existe. J'ai même rencontré, il y a bien des années, un président de CBC qui n'était pas sûr que RCI existait. Je crois que cette ignorance, qui peut être attribuée à la modestie de l'équipe de RCI et, peut-être, à l'accent qu'on y met sur les auditeurs de l'étranger, a fait en sorte que cette merveilleuse institution doit subir constamment les terribles ennuis et la terreur constante que représente cette épée de Damoclès.

Et voilà maintenant que pourrait subvenir la coupure définitive, qui jettera l'organisme dans l'oubli. D'après ce que je comprends, le budget actuel se situe autour de 15 millions de dollars. Il faut environ huit millions de dollars pour faire fonctionner les transmetteurs et un petit montant pour administrer, environ 2 p. 100. La programmation devrait être au coeur de la question, mais elle ne l'est pas. Dans ces conditions, elle ne peut pas l'être. On élimine des langues critiques, comme le japonais et l'allemand ainsi que certaines langues de l'Europe de l'Est. On devrait peut-être revenir sur ces aspects, et parler de la raison pour laquelle je crois que ces langues devraient être rétablies.

Fondamentalement, l'histoire de RCI a été une succession d'épisodes intermittents de terreur avec des sursis de dernière minute pour quelques années, après quoi tout recommençait avec une nouvelle race de politiciens qui, eux non plus, ne connaissaient pas son histoire. Comme je l'ai dit, cela peut être attribuable au fait que RCI s'est attachée d'abord et avant tout à son public étranger.

Qu'en est-il réellement à l'heure actuelle à RCI? Je crois qu'elle connaît un succès incroyable, compte tenu des moyens dont elle dispose. Si mes chiffres sont exacts, elle arrive au 44^e rang dans le monde en ce qui concerne le nombre d'heures de diffusion, mais 4^e ou 5^e en ce qui concerne le respect du public et l'influence, si l'on en juge par les enquêtes effectuées auprès des auditeurs par la BBC, qui sont probablement les plus fiables. RCI est donc du calibre de la BBC, de *Voice of America*, de Deutsche Avella, de Radio France et ainsi de suite.

Malgré son budget minime, on peut mesurer l'influence de RCI d'après le courrier qu'elle reçoit. Les conversations anecdotiques avec des gens en donnent aussi une bonne mesure; on peut aussi le voir, mais bien plus difficilement, dans la façon dont elle a fait augmenter sur des décennies le respect envers le Canada, ses idées et son image. À mon avis, c'est un véritable miracle que RCI ait survécu et ait fait tant de bonnes choses pour le Canada.

Je vais maintenant énumérer certaines des choses qui, à mon avis, devraient être au centre de notre analyse:

[Text]

I think the first issue, if we go back to square one, is persuading the Canadian public and the politicians that RCI is a vital institution. I think we have to emphasize the hard-nosed benefits to Canada. This may seem a bit crass — and I make no apologies for it. In a time of deep recession, I think we have to talk dollars first to get people's attention — and I am thinking here of trade, investment and tourism. These are instruments of foreign policy that can be enormously profitable, particularly to a country like Canada with its economic structure which desperately needs all three of those. Radio Canada International can be our best window on the world, our best advertising for trade, investment and tourism.

I have seen an analysis by Jacob Moscow in which he claimed that, after we cut Japanese and German, investment from those countries actually fell off. He said he was not claiming that this was the reason, and I would not go that far either, but what was tragic about those cuts was that, at a time when investment was falling from those two countries, we were broadening the awareness gap between us and these vital countries from which we needed to attract investment.

I think this is the first principle that we ought to be following: emphasis on hard dollar benefits to Canada out of RCI. This probably requires education of the bureaucracy, as well as the public — and I will come to that. I am thinking of the people in the Departments of International Trade and Foreign Affairs, and also in StatsCan who, when they see \$5 million dollars' worth of Canadian movies sold overseas, they yawn, because they compare it to a mountain of wheat that we sold for billions of dollars. We have to show them that, when over a period of decades you present the image of a modern, advanced, sophisticated country, when your trade people go in and try to sell them a nuclear reactor or an airplane, they will not look at you and say, "Are you sure you can make that?" because they think of us as woodcutters. They do not think of the Americans in that way because the world is saturated with American movies showing real life in the United States. They do not think that way of France or Britain for the same reasons. These countries have understood the value of healthy propaganda.

Why not call a spade a spade? It is telling your own story, telling a true story of your country.

When we are looking for target countries, in a significant part of our programming — and bear in mind that all of this has to be tied back to selling it to the Canadian public who have to support this — we should emphasize positive benefits to Canada and unashamedly look at the hard, economic benefits to Canada.

The second principle I think we have to remember, and also tell to Canadians, is that there is a clear relationship between presenting our values and our ideas abroad and the success of our

[Traduction]

Je crois que la première question, si nous remontons à l'essentiel, consiste à persuader le public canadien et les politiciens que RCI est une institution vitale. Je crois qu'il faut mettre l'accent sur l'argent que le Canada en retire. Ça peut sembler un peu cru — mais je ne m'en excuserai pas. À une époque de récession interminable, je crois que, pour attirer l'attention des gens, il nous faut d'abord parler d'argent, et je parle ici de commerce, d'investissement et de tourisme. Voilà des instruments de politique étrangère qui peuvent être très rentables, particulièrement pour un pays comme le Canada, dont la structure économique a un urgent besoin de chacun de ces trois éléments. Radio-Canada International peut être notre meilleure fenêtre sur le monde, notre meilleure façon de faire de la publicité pour le commerce, l'investissement et le tourisme.

J'ai vu une analyse de Jacob Moscow dans laquelle il prétendait que, après que nous avons coupé les émissions en japonais et en allemand, les investissements provenant de ces pays ont réellement connu une chute marquée. Il disait ne pas prétendre que cela en était la raison, et je n'irai pas jusque là non plus; mais ces coupures avaient quelque chose de tragique: à une époque où l'investissement provenant de ces deux pays était en chute libre, nous coupions les communications avec eux et avec les pays où se trouvaient les investisseurs que nous avions besoins d'attirer.

Je crois que c'est là le premier principe qu'il nous faudrait suivre. Mettre l'accent sur les avantages monétaires que peut retirer le Canada de RCI. Pour ce faire, il nous faudrait probablement éduquer les bureaucrates et le public. J'y reviendrai. Je pense aux gens des ministères du commerce international et des affaires étrangères, et aussi à ceux de Statistique Canada qui, à la vue du chiffre de cinq millions de dollars que représentent les films canadiens que nous vendons outre-mer, se mettent à bâiller, parce qu'ils le comparent à la montagne de blé que nous vendons pour des milliards de dollars. Il nous faut leur montrer que, si depuis des dizaines d'années vous donnez l'image d'un pays moderne, à la fine pointe du progrès, lorsque vos commerçants iront les voir afin de leur vendre un réacteur nucléaire ou un avion, ils ne viendront pas vous dire: «Êtes-vous sûr que vous pouvez fabriquer cela?» parce qu'ils pensent encore que nous sommes un peuple de bûcherons. Ce n'est pas ce qu'ils pensent des Américains, parce que le monde est saturé de films américains qui montrent la vraie vie aux États-Unis. Ce n'est pas ce qu'ils pensent de la France ou de la Grande-Bretagne pour les mêmes raisons. Ces pays ont compris la valeur d'une propagande saine.

Pourquoi ne pas appeler un chat un chat? Il s'agit tout simplement de raconter votre histoire, de raconter la véritable histoire de votre pays.

En ce qui concerne les pays cibles, dans une grande part de la programmation — et n'oubliez pas qu'il s'agit d'abord et avant tout de vendre l'idée au public canadien qui doit payer la note — nous devrions insister sur les avantages positifs qu'en retire le Canada et regarder sans fausse pudeur les avantages économiques qu'en retire notre pays.

À mon avis, il y a un deuxième principe que nous devons garder à l'esprit et soumettre aux Canadiens: il existe une relation claire entre la présentation de nos valeurs et de nos idées à

[Texte]

diplomacy. RCI has, I believe, about five million listeners a week on seven continents. These are sometimes just ordinary folks, sometimes quite influential people. If you want to talk about digital audio broadcasting by satellite, which will radically increase the clarity of the signal, because no longer will we be bouncing short waves off the somewhat ephemeral ionosphere, we will be launching signals up to satellites and delivering a very strong, clear signal all over the world, which will bring in a lot of influential people who would not listen to a rather fuzzy signal.

Therefore the second principle that we ought to look at with respect to the potential of RCI is the support of our diplomacy which, I think we would all agree, is a diplomacy of peacemaking in all its manifestations. Whether it is peacekeeping as such, or collective security or foreign aid, I think Canada pretty well stands for peace. It is really our only major diplomatic interest, apart from the economic ones that I mentioned.

A third principle, which you may find a bit strange, is national unity. What does this have to do with national unity? There was a book written about 40 years ago called *I Found Canada Abroad* — and I am sure everyone in this room knows what I am talking about. That is where Canadian unity is forged; it is not forged in Canada. When we deal with ourselves, we do not look at a nation. We look at an archipelago of envies, petty regional jealousies; we look at the cult of victimism; we look at regional inequalities. We look at who is getting shafted by whom.

We never look at this whole, great country as one, except when we go overseas. I found this out during my little roller-coaster ride at the Citizens' Forum. Hundreds of thousands of people across the country were telling us that, when they went abroad, they came back with a conviction that Canada was heaven on earth. Within two minutes of arriving at the airport, they were quickly persuaded they were back in hell again. That is how Canadians feel when they are at home.

RCI can reach our peacemakers, our tourists, our students, Canadians travelling abroad and tie them back to Canada, instill in them that tremendous, tingling pride of belonging to this incredible country, as nothing else can. You know what it is like when you get news from home; you grasp a six-week-old newspaper with gratitude.

If the DAB signals start flowing in a very few years, with the expansion of short-wave receivers or new digital radio receivers — as we are certain they will — RCI will be an even more valuable instrument for us in reaching Canadians travelling everywhere in the world. At any given time, I believe there are something like 500,000 to 600,000 Canadians overseas — tourists, travellers, Alberta oil people in the Middle East,

[Translation]

l'étranger et le succès de nos diplomates. À mon avis, RCI réussit à le faire, elle qui compte cinq millions d'auditeurs par semaine sur sept continents. Il s'agit parfois de citoyens ordinaires, parfois de gens très influents. Si on parle de radiodiffusion audio-numérique par satellite, grâce à laquelle la qualité du signal sera nettement plus grande, parce que nous n'émettrons plus sur ondes courtes qui bondissent çà et là dans l'ionosphère, nous enverrons des signaux jusqu'au satellite, et notre signal sera très fort et clair partout dans le monde, ce qui nous attirera la clientèle de beaucoup de gens influents qui n'aiment pas écouter un signal plus ou moins brouillé.

Par conséquent, le deuxième principe dont il nous faudrait tenir compte en ce qui concerne le potentiel de RCI est le soutien de nos diplomates dont le travail, vous en conviendrez assurément, consiste à promouvoir la paix dans chacune de ses manifestations. Qu'il s'agisse de maintien de la paix, de sécurité collective ou d'aide à l'étranger, le Canada a selon moi un très bon dossier en ce qui concerne la paix. Il s'agit réellement de notre seul intérêt diplomatique majeur, exception faite des intérêts économiques dont j'ai parlé.

Un troisième principe, qui pourra peut-être vous paraître un peu étrange, est l'unité nationale. En quoi est-ce que cela touche l'unité nationale? Il y a quelque 40 ans, quelqu'un a écrit un livre intitulé *I Found Canada Abroad* — et je suis sûr que tout le monde ici sait de quoi je veux parler. C'est là que l'unité canadienne se forge; ce n'est pas ici au pays. Lorsque nous traitons entre nous, nous ne voyons pas un pays. Il y a, ici et là, des sentiments d'envie, des mesquineries régionales; il y a le culte de la victime, les inégalités régionales. On regarde qui se fait exploiter par qui.

Nous ne regardons jamais le tableau général, ce grand pays comme une entité propre, sauf lorsque nous sommes à l'étranger. J'ai découvert cela à l'occasion de mon séjour mouvementé au forum des citoyens. Des centaines de milliers de personnes d'un bout à l'autre du pays disaient que, lorsqu'elles se trouvaient à l'étranger, elles revenaient avec la conviction que le Canada était le paradis sur Terre. Moins de deux minutes après être arrivées à l'aéroport, elles étaient persuadées qu'elles étaient de retour en enfer. C'est comme ça que les Canadiens se sentent lorsqu'ils sont au pays.

RCI peut rejoindre nos troupes du maintien de la paix, nos touristes, nos étudiants, les Canadiens qui voyagent à l'étranger et servir d'amarre avec le Canada, en suscitant chez eux la fierté immense et secrète d'appartenir à ce pays incroyable, comme rien d'autre ne peut le faire. Vous savez ce que c'est d'avoir des nouvelles du pays; vous vous jetez avec gratitude sur un journal vieux de six semaines.

Si la radiodiffusion audionumérique commence d'ici quelques années, avec l'augmentation du nombre de récepteurs à ondes courtes ou de nouveaux récepteurs radios audionumériques — et nous sommes certains que ce sera le cas — RCI constituera un instrument encore plus précieux pour nous permettre de rejoindre les Canadiens qui voyagent partout dans le monde. À n'importe quel moment, il y a, je crois, entre 500 000 et 600 000 Canadiens

[Text]

peacemakers and peacekeepers. This, then, is what we should be thinking of as a third potential for RCI.

In conclusion, I think RCI is a vital and indispensable service. I cannot think of any government service that deserves more support than this one does, because of the enormously high payoff for so little. It is the biggest bargain our foreign policy could conceive of.

If I could leave you with three or four suggestions as to how we might rally the public behind this idea — and, as I said at the beginning, I think most of the *Perils of Pauline* problems of RCI come from the fact that it is unknown in Canada where the votes are, where the money is. Everyone who loves RCI is overseas, so that when the budget knife starts to fall, there is nobody here to defend it.

The first thing I think we ought to do is sharpen and simplify the mandate in a way that we can explain it to so-called ordinary Canadians, emphasizing the hard-nosed economic benefits and how it is directly linked to Canadian jobs, which will get everybody's attention. I know this will shock some of the traditionalists who will say, "No, this should be a nice, warm and fuzzy cultural thing, slices of life." I get lots of those little slices of life which have nothing to do with hard dollars, but I have come to believe that a large part of RCI should be tied directly to our trade policy, to trade promotion. We have a great deal of that sort of thing in the programming as it stands, in our programs on science and Canadian inventions and so on, but I think the mandate of RCI should be tied much more directly to that aspect.

The mandate should show that it ties back to Canadian jobs, Canadian prosperity for ordinary folks here. It should mention the benefits of tourism, how we can reach out and entice people to come to Canada. There is nothing wrong with that at all. It should be an instrument of foreign policy. Foreign policy is supposed to serve national interest, and tourism is a national interest. The same holds true for investment. As the signals improve, we will reach even more influential people, and we can use this vehicle to attract investments. Therefore the first thing I would do is sharpen, harden and popularize the mandate so that it can be sent into battle.

The second thing I would do is develop a very simple but sensitive publicity campaign in which RCI and its supporters would see that their main audience is not overseas, but in Canada. Their operational audience is overseas, but their lifeline audience is in Canada. It is the Canadian public, the Canadian politicians, the Canadian media. Either the story of RCI will be told, or there will be no RCI. There will be nobody at the barricades the next time if we cannot turn it around this time.

[Traduction]

à l'étranger: des touristes, des voyageurs, des gens du pétrole de l'Alberta qui se trouvent au Moyen-Orient, des artisans de la paix et des troupes de maintien de la paix. Alors, c'est à cela que nous devrions penser comme troisième possibilité pour RCI.

En conclusion, je crois que RCI est un service vital et indispensable. Je ne peux voir aucun service gouvernemental qui mérite plus de soutien que celui-ci, en raison du rendement énorme qu'il offre pour si peu. C'est de moins la meilleure aubaine qu'on pourrait imaginer pour notre politique étrangère.

Si vous me le permettez, je vous donnerai trois ou quatre suggestions quant à la façon dont on pourrait rallier le public à cette idée — et, comme je l'ai dit au début, je crois que la plupart des problèmes de précarité de RCI viennent du fait qu'elle est inconnue du Canada, où se trouvent les crédits, où se trouve l'argent. Tout le monde qui aime RCI est à l'étranger. Alors, lorsque le couperet budgétaire commence à tomber, il n'y a personne ici pour la défendre.

La première chose que nous devrions faire selon moi est de raffiner et de simplifier le mandat de façon à pouvoir l'expliquer à ceux qu'on appelle les Canadiens ordinaires, en soulignant les avantages économiques proprement dits et leur lien direct avec les emplois canadiens, ce qui attirera l'attention de tous. Je sais que ça choquera certains des traditionalistes, qui diront: «Non, on devrait leur parler de choses culturelles jolies, sympathiques et originales, de tranches de vie, quoi.» On me raconte beaucoup de ces petites tranches de vie qui n'ont rien à voir avec les espèces sonnantes et trébuchantes, mais j'en suis venu à croire que, pour une grande part, RCI devrait être liée directement à notre politique commerciale, à la promotion du commerce. Nous avons beaucoup de ce genre de choses dans la programmation actuelle, dans nos émissions sur la science et les inventions canadiennes et ainsi de suite, mais je crois que le mandat de la RCI devrait être relié plus directement à cet aspect.

Le mandat devrait montrer son lien direct avec les emplois canadiens, avec la prospérité du Canada pour les gens ordinaires du pays. Il devrait souligner les avantages du tourisme, la façon dont nous pouvons rejoindre les gens et les convaincre de venir au Canada. Il n'y a absolument rien de mal à cela. On devrait s'en servir comme d'un instrument de politique étrangère. La politique étrangère est supposée servir l'intérêt national, et le tourisme en est justement une facette. Il en va de même pour l'investissement. Quand le signal s'améliorera, nous pourrons rejoindre des gens encore plus influents, et nous pourrons utiliser ce véhicule pour attirer les investissements. Par conséquent, la première chose que je ferais, c'est de préciser, de solidifier et de populariser le mandat de façon à ce que RCI puisse bien jouer son rôle.

La deuxième chose que je ferais, c'est élaborer une campagne publicitaire très simple mais très sensée, dans laquelle RCI et ses partisans verraient que leur public principal est non pas à l'étranger, mais bien au Canada. Bien sûr, son public opérationnel se trouve outre-mer, mais le public qui la fait vivre se trouve au Canada. C'est le public canadien, les politiciens canadiens, les médias canadiens. Ou bien on raconte l'histoire de RCI, ou bien RCI disparaît. Il n'y aura plus personne aux barricades la prochaine fois si nous ne pouvons régler la question cette fois-ci.

[Texte]

I am not an expert in public relations, but I would suggest sending Gary Hargreaves, for example, on a Canadian Club tour, to talk to audiences, do interviews, and meet with editorial boards. Since there is still a rather tenuous link with the CBC, why not use *Newsworld* and the new RCI for half an hour per week to read the mailbag and say, "Canada talks to the world; here is how the world is responding." Start a dialogue using our television news services instead of the *Antique Show*. I am not here to attack CBC's programming, heaven forbid, but this is just a passing idea: why not ricochet off the existing news services of CBC, which is looking for good ideas for *Newsworld*? In a very legitimate way, I think you could make very exciting programming.

Canadians are natural internationalists; we all know that. If they could cook up a show of half an hour a week based on RCI — call it *The RCI Show*, or find a sexier term than that — which would mention RCI 25 times during the show, believe me, over a period of weeks, not years, people would know what it was and how valuable it was. You could interview peacekeepers who are writing in, and tourists, and German and Japanese investors, and so on. There should be a simple, clear, harder mandate which should be sold in the most imaginative way, possibly using television to promote radio, as well as the tours by Mr. Hargreaves and other supporters.

A third part of the bureaucratic support might be to create, as I think a 1972 or 1973 internal report of the CBC suggested, a kind of advisory committee of sympathizers who could try to integrate RCI into the broadest possible vision of our foreign policy. This could include the trade and tourism people, CIDA, obviously the CBC, the Department of Foreign Affairs possibly. We are talking here of a kind of advisory or oversight committee on an operational basis. I would think the Senate, since it picked up this ball, might well make a specialty of keeping RCI in the news, giving it a good hearing at least once a year. This hearing alone will help a lot. I am not lobbying for the CRTC to be included, but if we could help in any way, we would. I would love to support this movement, even though I may not be there forever.

A final small suggestion is to triple the budget, at least.

The Chairman: Triple?

Mr. Spicer: Triple. I think the time for tinkering is over. I am not recommending adding a few pennies. They need approximately \$50 million to do the job that this country deserves; they are now at \$15 million. I would say that \$45 million or \$50 million would start to get serious — and I am not joking.

[Translation]

Je ne suis pas un expert des relations publiques, mais je suggérerais d'envoyer Gary Hargreaves, par exemple, dans une tournée du Cercle Canadien, afin de parler au public, de faire des entrevues et de rencontrer les conseils de rédaction. Comme l'organisme a toujours un lien plutôt ténu avec Radio-Canada, pourquoi ne pas utiliser *Newsworld* et la nouvelle RCI durant une demi-heure par semaine pour lire le courrier et dire: «Le Canada parle au monde; voici comment le monde réagit.» Entrez un dialogue avec le nouveau service télévisuel plutôt qu'avec une émission sur les antiquités. Je ne suis pas venu ici pour remettre en question la programmation de Radio-Canada, Dieu m'en garde! mais c'est tout simplement une idée qui m'est passée par l'esprit: pourquoi ne pas se servir indirectement des nouveaux services déjà établis par la SRC; c'est-à-dire imiter les bonnes idées de *Newsworld*? Je pense que vous pourriez, en toute légitimité, établir une programmation extrêmement intéressante.

Les Canadiens ont une affection naturelle pour la chose internationale; tout le monde sait ça. S'ils pouvaient bâtir une émission d'une demi-heure par semaine sur RCI — on pourrait l'appeler «Voici RCI» ou trouver quelque chose d'encore plus accrocheur — dans laquelle on mentionnerait 25 fois le terme RCI à chaque émission et, croyez-moi, après quelques semaines, pas des années, les gens sauraient de quoi il s'agit et en connaîtraient la valeur. Vous pourriez interviewer des agents du maintien de la paix qui envoient des lettres au pays, des touristes, des investisseurs allemands et japonais, et ainsi de suite. Il devrait y avoir un mandat simple, clair, plus solide, qui pourrait être publicisé de la façon la plus originale possible, peut-être par le recours à la télévision pour promouvoir la radio, ainsi que par les tournées de M. Hargreaves et d'autres sympathisants.

Comme troisième volet du soutien bureaucratique, on pourrait prévoir la création, comme le suggérait en 1972 ou en 1973, je pense, un rapport interne de Radio-Canada, un genre de comité consultatif des sympathisants qui pourrait essayer d'intégrer RCI dans la vision la plus large possible de notre politique étrangère. Il pourrait regrouper des gens du commerce et du tourisme, l'ACDI, la SRC, manifestement, et peut-être le ministère des Affaires étrangères. Je parle ici d'un genre de comité de consultation ou de supervision exerçant ses activités sur le plan opérationnel. Je pense que le Sénat, du fait qu'on lui a confié la question, pourrait très bien s'attacher particulièrement à faire en sorte qu'on parle constamment de RCI dans les bulletins de nouvelles, en y accordant au moins une bonne audience chaque année. Celle-ci pourrait aider beaucoup. Je ne vous propose pas d'y inclure le CRTC, mais si nous pouvions y contribuer d'une quelconque façon, nous le ferions. J'adorerais appuyer ce mouvement, même si je peux ne pas être là pour toujours.

Enfin, une petite suggestion: il faudrait au moins tripler le budget.

Le président: Le tripler?

M. Spicer: Le tripler. Je crois que le temps des tergiversations est terminé. Je ne recommande pas d'ajouter quelques sous. RCI a besoin d'environ 50 millions de dollars simplement pour faire le travail que mérite notre pays; il reçoit actuellement 15 millions de dollars. Selon moi, l'injection de 45 à 50 millions de dollars

[Text]

I think it is criminally irresponsible to talk of cancelling RCI. It is criminally stupid — and I do not care who is offended by that. I want to get their attention. I think this service deserves massive support. It does not deserve a few more pennies. It deserves something in the order of \$45 million or \$50 million, which is still a bit less than Radio Netherlands, in a country smaller than Canada which still finds it useful to broadcast to these other countries.

If you want a little more meddlesome advice about which countries we ought to be broadcasting in, I would say the German-speaking countries: Germany, Austria and some of the Czech lands. There is still a lot of German spoken in Eastern Europe. Of the countries which could generate trade and investment in tourism, Germany is a prime target, and so is Japan. We have cut both of those languages. It is really dumb to cut them. During those years of ignorance, we allowed RCI to become the plaything of domestic ethnic groups, ethno-cultural groups who say, "You have to broadcast in my language because I want the folks back home to get us." Well, the situation has changed. We must not be sentimental. We have to say that this service is not an aid program; it is a self-interest program for Canada.

I think it is very fine that we broadcast in Russian and even in Ukrainian — although right now I think the chances of doing any business with Ukraine are next to zero, but there is a long-term potential. I would not go so far as to say that we should cancel Ukrainian, if you want to sustain the other objectives I suggested — peace and national unity, for example. I think Ukraine wins a prize for that.

The languages I would like to see restored, on hard-nosed, economic grounds, are German and Japanese. The only countries in the world that can really shake our economy decisively, other than the United States, are probably Japan and then Germany, and we are not broadcasting to them. Therefore I would suggest that we get back into those countries very quickly, avoid tokenism, and give RCI the tools to do this major job for Canada. As I said, I do not think we should trifle with this mandate.

I would recommend, honourable senators, that you be very bold and come out with an extremely strong, audacious plan to explain what RCI is, and what it can do, and defend it like the devil. Then say, "Cough up the money; this is a high priority." I do not know how one could quantify it, but I would say that one dollar for RCI probably translates into a thousand dollars, or something like that.

I am very strongly in favor of RCI. I commend the committee for holding this hearing, and I am honoured to be here.

[Traduction]

commencerait à dénoter le sérieux de la chose — et je ne blague pas.

Selon moi, c'est totalement irresponsable de parler de fermer RCI. C'est totalement stupide — et je me fiche de qui pourrait se formaliser de mes paroles. Je veux attirer leur attention. Je crois que ce service a besoin d'un soutien total. Il n'a pas besoin de seulement quelques sous de plus. Il a besoin d'une somme de l'ordre de 45 à 50 millions de dollars, ce qui est encore un peu moins que Radio Pays-Bas dans un pays plus petit que le Canada qui trouve encore utile de diffuser vers d'autres pays.

Si vous voulez quelques autres conseils au sujet des pays vers lesquels nous devrions diffuser, je vous dirai, même si vous ne me l'avez pas demandé, qu'il faudrait rejoindre les pays germanophones: l'Allemagne, l'Autriche et certaines provinces tchèques. L'allemand se parle encore beaucoup dans les pays d'Europe de l'Est. Parmi les pays qui pourraient susciter du commerce et des investissements au chapitre du tourisme, l'Allemagne est une cible de choix, tout comme le Japon. Nous avons éliminé ces deux langues. C'était vraiment stupide. Durant ces années d'ignorance, nous avons permis que RCI devienne le jouet de certains groupes ethniques du pays, de groupes ethnoculturels qui nous disaient: «Vous devez diffuser dans ma langue, parce que je veux que ma famille au pays nous entende.» Eh bien, la situation a changé. Il faut faire fi des sentiments. Nous devons dire que ce service n'est pas un programme d'aide; c'est un programme qui sert les intérêts du Canada.

Je suis tout à fait d'accord avec l'idée de diffuser en russe et même en ukrainien, même si à l'heure actuelle, je crois que les chances de faire des affaires avec l'Ukraine sont pratiquement nulles, mais il y a un potentiel à long terme. Je n'irais pas jusqu'à dire que nous devrions annuler la diffusion en ukrainien, s'il nous faut mener à bien les autres objectifs que j'ai suggérés — la paix et l'unité nationale par exemple. Je crois que l'Ukraine obtient la palme à cet égard.

Les langues pour lesquelles je voudrais que nous rétablissions la rediffusion pour des motifs pratico-pratiques et économiques sont l'allemand et le japonais. Les seuls pays du monde qui peuvent véritablement avoir un impact sur notre économie, outre les États-Unis, sont probablement le Japon et l'Allemagne, et nous ne diffusons pas dans ces pays. Par conséquent, je suggérerais que nous reprenions la diffusion dans ces pays très rapidement, que nous évitions les gestes symboliques et que nous donnions à RCI les outils qu'il lui faut pour faire ce travail important au nom du Canada. Comme je l'ai dit, je crois qu'il faut prendre ce mandat au sérieux.

Je recommanderais, honorables sénateurs, que vous fassiez preuve de beaucoup d'audace et que vous proposiez un plan audacieux extrêmement solide, pour expliquer ce qu'est RCI, ce qu'elle peut faire et la défendre à tout prix. Ensuite, vous pourriez dire: «Débloquez les fonds, c'est une question des plus prioritaires.» Je ne sais pas comment on pourrait quantifier l'exercice, mais je dirais que pour chaque dollar investi dans RCI, on obtiendrait 1 000 \$, ou quelque chose d'approchant.

J'appuie énormément RCI. Je félicite le comité d'avoir tenu ces audiences, et je suis honoré d'avoir été invité à y participer.

[Texte]

The Chairman: Thank you very much, Mr. Spicer. We are honoured to have you here as well. You speak with a lot of power and a lot of conviction.

You mentioned a media strategy that might be employed. I would like to start with your appearing on *Newsworld*. You would be an excellent spokesman for those who would like to see RCI strengthened.

Mr. Spicer: I do not think the CBC wants me back, since we turned them down.

The Chairman: We will start the questioning with Senator Atkins, and then Senator Bonnell.

Senator Atkins: You mentioned that it was a miracle that RCI had survived. That is my view, and the reason I believe so is that I think RCI's fate was struck when the government of the day imposed fiscal responsibility on the CBC, and the CBC wiped its hands of it. Had External Affairs not taken it over, we probably would not have it today.

Where do you think the responsibility lies? My concern is that, if RCI remains the responsibility of the Department of Foreign Affairs, your wish will not be granted. I think it has to go back to the CBC, and CBC has to be given the mandate to protect RCI.

Mr. Spicer: That is a good point. I have grappled with this one a bit and I can see the advantages on both sides. I think, when the CBC tried to scrap it, it was just symptomatic of the idea that RCI is a frill, that we can get rid of it and nobody is going to scream. Probably CBC, when it did that, knew very well what would happen: They would rally the small band of loyalists for RCI, and it would be shoved off somewhere else and get it off the CBC's plate. I think the CBC, with its multitude of internal problems right now — for which I and the CRTC have enormous sympathy; they have an incredibly difficult job — will have to turn its attention inward for several years.

I think it could be the responsibility of the Department Foreign Affairs or, conceivably, the Department of Canadian Heritage. If it becomes the responsibility of the Department of Canadian Heritage, I think we would need some kind of high-level coordinating committee to look at RCI's role in our foreign policy. We need people with some clout who could put RCI under an umbrella of trade, investment, tourism, even immigration, aid, culture — all of those things — and not try to micro-manage RCI. I think they would need the widest possible latitude to run their show, but I think they would benefit if they had a high-level advisory board which would be simultaneously a lobbying board and well-placed allies for RCI. However, it is very difficult to get people in Ottawa to coordinate themselves for anything, and foreign policy is no exception.

[Translation]

Le président: Merci beaucoup, monsieur Spicer. Nous sommes aussi honorés de votre présence. Vos paroles ont beaucoup de poids, et vous parlez avec beaucoup de conviction.

Vous avez parlé d'utiliser une stratégie faisant appel aux médias. J'aimerais qu'elle commence par votre apparition à *Newsworld*. Vous seriez un excellent porte-parole de ceux qui aimeraient que RCI soit renforcée.

M. Spicer: Je ne pense pas que la SRC veuille me rattraper sur ses ondes, du fait que nous avons refusé sa demande.

Le président: Nous commencerons la période de questions avec le sénateur Atkins, après quoi nous passerons au sénateur Bonnell.

Le sénateur Atkins: Vous avez dit que la survie de RCI était un miracle. C'est aussi mon opinion, et ce qui me pousse à croire cela, c'est que, selon moi, le destin de RCI a été tracé dès que le gouvernement a décidé d'en imposer la responsabilité financière à la SRC, et que celle-ci s'en est lavé les mains. Si les Affaires extérieures n'avaient pas repris l'affaire, nous ne l'aurions probablement plus aujourd'hui.

Selon vous, à qui incombe la responsabilité? Je crains que si RCI continue d'être la responsabilité du ministère des Affaires étrangères, votre souhait ne se réalisera pas. Je crois qu'il faut la remettre à Radio-Canada, et celle-ci doit avoir le mandat de protéger RCI.

M. Spicer: C'est un bon argument. J'ai songé à la question assez souvent, et je peux voir des avantages des deux côtés. Selon moi, lorsque la SRC a tenté de s'en débarrasser, c'était tout simplement symptomatique de l'idée selon laquelle RCI est un caprice, que nous devrions nous en débarrasser et que personne ne s'en plaindrait. Lorsqu'elle a fait cela, la SRC savait probablement très bien ce qui se passerait: la petite bande d'irréductibles de RCI se rallierait, et le poste serait envoyé ailleurs et ne relèverait plus de la SRC. Je crois que Radio-Canada, avec la multitude de problèmes internes qu'elle vit à l'heure actuelle — qui suscite chez moi comme chez les autres membres de la CRTC une sympathie énorme compte tenu du travail si difficile qu'elle a à faire — la SRC, donc, devra se replier sur elle-même pour plusieurs années.

Je crois que la responsabilité de RCI aurait dû incomber aux Affaires étrangères ou même, pourquoi pas, au ministère du Patrimoine canadien. Si elle devient une responsabilité du ministère du Patrimoine canadien, je crois que nous aurons besoin d'un comité de coordination de haut niveau qui étudiera le rôle de la RCI dans notre politique étrangère. Il nous faut des gens énergiques qui pourraient mettre RCI dans une espèce de cadre où on retrouverait le commerce, l'investissement, le tourisme, même l'immigration, l'aide internationale, la culture — toutes ces choses — et qui n'essaieraient pas de la gérer de façon très circonscrite. Je crois que RCI aurait besoin de la plus grande latitude possible pour fonctionner, mais je crois qu'elle tirerait profit de l'accès à un conseil consultatif de haut niveau qui agirait simultanément comme conseil de lobbying et serait constitué d'alliés bien placés de RCI. Cependant, il est très difficile de trouver des gens à Ottawa qui sont capables de se coordonner eux-mêmes pour

[Text]

Senator Atkins: Let alone a government department.

Mr. Spicer: True enough. For the time being, perhaps the people at the Department of Foreign Affairs can be convinced to consider this a very important instrument — and perhaps there needs to be some education done over there as well. I am not here to preach against anybody; I am just saying that the whole concept of RCI needs to be sold, not only to the Canadian public but to the Canadian political system and the bureaucracy. Everyone has to understand exactly why it is invaluable.

As I said at the beginning of my remarks, it needs a clear, sharp, hard and saleable mandate, and then a strong, sophisticated selling effort, using every instrument we can think of, including television and visits to editorial boards, speeches — all of those things. RCI could probably do quite well under the umbrella of the Department of Foreign Affairs if this enormous internal effort were made, over a period of six to twelve months, to educate all the key bureaucracies in Ottawa and within the political system.

If that does not work, then the second line of defence might be the Department of Canadian Heritage. The minister, Mr. Michel Dupuy, as you know, is a distinguished former diplomat. However, one never knows how long a given minister will be there. There could be a certain coherence on the cultural side of having RCI there, but I would prefer the Department of Foreign Affairs, in the sense that that department is linked with international trade.

Senator Atkins: You are probably right, but my fear is that, since they are under the same fiscal restraints and pressures, they will nickel-and-dime it, and you will not get your wish.

Mr. Spicer: I see your point. If we put it under anybody's wing and we do not wall it off from their normal operating budget, then they will kill it because they too will see it as a frill.

Senator Atkins: You are exactly right.

Mr. Spicer: Whether it is the CBC or the Department of Foreign Affairs or somebody else, what we are talking about is finding a way of walling it off from any of the traditional internal bureaucracies, whose focus is saving their own skin or dealing with their own material in Canada. I have not really given a lot of thought to how this walling-off could occur. It is conceivable that it could be a crown corporation or an arm's-length, independent agency, similar to the U.S. Information Agency, but I would like to see a link with our foreign policy. The coordination with the foreign policy might well take place through the coordinating committee on foreign policy that I mentioned. I think your point about it being put in danger of budget cuts is really the heart of the matter.

Senator Atkins: It is an expendable item.

[Traduction]

quelque activité que ce soit, et la politique étrangère ne fait pas exception à la règle.

Le sénateur Atkins: Encore moins un ministère.

M. Spicer: Tout à fait. Pour l'heure, peut-être que l'on pourrait convaincre les gens du ministère des Affaires étrangères de considérer RCI comme un instrument très important — et peut-être qu'il faudra faire une certaine éducation là-bas également. Je ne suis pas ici pour parler contre quiconque; je dis simplement qu'il faut vendre tout le concept de RCI, non seulement au public canadien, mais aussi au système politique canadien et à la bureaucratie. Tout le monde doit comprendre exactement pourquoi le service est inestimable.

Comme je l'ai dit au début de mon commentaire, il faut le doter d'un mandat clair, précis, solide et vendable, et le vendre avec conviction, d'une manière moderne à l'aide de tous les instruments auxquels nous pouvons penser, dont la télévision et les visites aux conseils de rédaction, des discours, enfin, de toutes ces sortes de choses. RCI pourrait probablement se débrouiller très bien sous la gouverne du ministère des Affaires étrangères si l'on déploie beaucoup d'efforts à l'interne, sur une période de six à douze mois, pour renseigner tous les organismes bureaucratiques clés à Ottawa et dans le système politique.

Si ça ne fonctionne pas, la seconde ligne de défense pourrait être le ministère du Patrimoine canadien. Le ministre, M. Michel Dupuis, est comme vous le savez un ex-diplomate distingué. Cependant, on ne sait jamais combien de temps un ministre demeurera en poste. La présence de RCI dans ce ministère pourrait refléter une certaine cohérence du côté culturel, mais je préférerais que le ministère des Affaires étrangères s'en occupe, dans la mesure où ce ministère est lié au commerce international.

Le sénateur Atkins: Vous avez probablement raison, mais ma crainte est celle-ci: comme ils sont soumis aux mêmes restrictions et pressions budgétaires, ils seront tentés de la sous-financer, et votre souhait ne se réalisera pas.

M. Spicer: Je vois ce que vous voulez dire. Quelle que soit l'organisation que nous choisirons pour la chapeauter, elle aussi sera tentée de l'éliminer parce qu'elle la considérera comme un luxe, sauf si son budget d'exploitation normal est distinct.

Le sénateur Atkins: C'est exactement cela.

M. Spicer: Qu'il s'agisse de la SRC ou du ministère des Affaires étrangères ou de quelqu'un d'autre, nous parlons de la préserver de toutes les bureaucraties traditionnelles qui ont pour principal objectif de sauver leur peau et de s'occuper de leurs propres affaires au Canada. Je n'ai pas réellement pensé à la manière dont on pourrait y arriver. On pourrait imaginer d'en faire une société d'État ou un organisme indépendant, semblable à l'agence des États-Unis pour l'information, mais j'aimerais qu'elle ait un lien avec notre politique étrangère. La coordination avec la politique étrangère pourrait très bien se concrétiser par l'entremise du comité de coordination de la politique étrangère dont j'ai parlé. Je crois que votre argument concernant le risque de coupures budgétaires est vraiment au cœur de la question.

Le sénateur Atkins: C'est une chose dont on pourrait se passer.

[Texte]

Mr. Spicer: It will be chopped unless your committee can come up with a formula. I may be a bit of a fatalist, but I think it would be difficult to convince any government now to create new agencies. It would sound too much like new spending, even if it was not really new spending. I think the sales job has to come first. Get the idea straight first, prepare a devastatingly good sales job over a period of months, and then announce the increase. Tell people why first, and then tell them what you are doing.

The Chairman: Senator MacDonald.

Senator MacDonald: I could not disagree with Senator Atkins more. No responsible person or no report would suggest that the responsibility for this service is going anywhere. It has to be with the Department of Foreign Affairs.

Mr. Spicer: It has to be there, yes.

Senator MacDonald: Absolutely. To suggest that it go to the CBC is ludicrous.

Mr. Spicer: Yes.

Senator MacDonald: You suggested that perhaps it could be under the Department of Canadian Heritage, but under the Department of Foreign Affairs is where it belongs. That is our voice.

Mr. Spicer: Particularly since the Department of Foreign Affairs and Trade are together now, yes. That is my conclusion after exploring these other things, but I do wish we could find a way of walling it off from the budget-cutters. I am not worried about the people who are there right now, but five or ten years down the road, unless we find a permanent solution for RCI, we will go through the same scenario over and over again.

Senator Bonnell: Thank you, Mr. Spicer, for your comments and your wide range of views on this subject.

I tend to agree with Senator MacDonald that the Department of Foreign Affairs is the place for RCI. Sometimes politicians get so annoyed with the CBC. The Liberals think they are favouring the Tories, the Tories think they are favouring the Liberals, the NDP think they are favouring the other two and leaving them out. Then they come out with such things as national unity and a campaign against Billy Bishop, the fellow who received the Victoria Cross. They condemn him as almost a damn fool and a drunkard, one of our great Canadian heroes. And then they come out with *The Valour and the Horror*, and they make it look as though our side were just killing kids and babies. Then yesterday they did a great job on D-Day, for which they should be commended. They do some wonderful shows, but the ordinary Canadian sees them, I guess, as doing the opposite thing, and so they say, "Cut the CBC; let them get out and make their money with advertising."

[Translation]

M. Spicer: Elle sera éliminée sauf si votre comité peut proposer une solution. Je peux sembler fataliste, mais je pense qu'il serait difficile de convaincre n'importe quel gouvernement à l'heure actuelle de créer de nouveaux organismes. Ça rassemblerait trop à une nouvelle dépense, même si cela n'en était pas vraiment une. Je crois qu'il faut d'abord vendre l'idée. D'abord bien établir l'idée, préparer une façon impeccable de la présenter durant quelques mois, puis annoncer l'augmentation. D'abord dire pourquoi aux gens, et ensuite leur dire ce que vous faites.

Le président: Sénateur MacDonald.

Le sénateur MacDonald: Je ne suis absolument pas d'accord avec le sénateur Atkins. Aucune personne responsable et aucun rapport ne pourrait laisser entendre que la responsabilité de ce service pourrait être confiée à quelqu'un d'autre. Il doit relever du ministère des Affaires étrangères.

M. Spicer: Oui, il le doit.

Le sénateur MacDonald: Absolument. Il est tout à fait ridicule de penser à la confier à la SRC.

M. Spicer: Oui.

Le sénateur MacDonald: Vous donnez à entendre qu'on pourrait peut-être la confier au ministère du Patrimoine canadien, mais elle doit relever du ministère des Affaires étrangères, où elle doit être. C'est ce que nous pensons.

M. Spicer: Je le pense particulièrement du fait que les ministères des Affaires étrangères et du Commerce extérieur ont maintenant été regroupés, oui. C'est la conclusion à laquelle je suis arrivé après avoir exploré ces autres aspects de la question, mais je souhaite réellement pouvoir trouver une façon de la prémunir contre l'action de ceux qui cherchent à réduire le budget à tout prix. Je ne m'inquiète pas pour les personnes qui y sont à l'heure actuelle, mais d'ici cinq ou dix ans, nous devons traverser une nouvelle fois le même scénario, à moins de trouver une solution permanente pour RCI.

Le sénateur Bonnell: Merci, monsieur Spicer, de nous avoir fait part de vos commentaires et de vos opinions très diversifiées sur la question.

Je suis plutôt d'accord avec le sénateur MacDonald. Le ministère des Affaires étrangères devrait s'occuper de RCI. Parfois, la SRC ennuie tellement les politiciens. Les Libéraux pensent qu'elle favorise les Conservateurs, les Conservateurs pensent qu'elle favorise les Libéraux, le NPD pense qu'elle favorise les deux autres et qu'elle ne tient pas compte de lui. Ensuite, la SRC diffuse des choses contre l'unité nationale et même une campagne contre Billy Bishop, l'homme qui a reçu la Croix de Victoria. Elle le traite presque comme un idiot et un ivrogne, lui qui est un de nos plus grands héros canadiens. Ensuite, elle produit *La bravoure et le mépris*, et elle essaie de nous faire croire que nos soldats ne tuaient que des enfants et des bébés. Puis, tout juste hier, elle diffuse une super émission sur le jour J, qui lui vaudrait des félicitations. Certaines de leurs émissions sont merveilleuses, mais le Canadien ordinaire considère, à mon avis, que la SRC fait l'inverse, alors il dit: «Coupez les vivres à la SRC, laissons-la se retirer et faire de l'argent avec la publicité.»

[Text]

Consequently, Radio Canada International got no votes and that is what the CBC cut. Therefore we should not let the CBC have control, or they will cut it again.

The CBC could do a great job with Radio Canada International. They could use some of their good programs and get them on the air.

How would you feel about private enterprise putting some money into Radio Canada International? Since they could have a role in developing trade, maybe McCain's or McDonald's or some of those people who are trying to get advertising could come in and help out.

Mr. Spicer: I would prefer that enough money came from the government. It should protect in an untainted way the national interests; it is a normal function of government to do that. If government does not provide it and we get some help from the private sector, then we should insist that this money not come with strings attached. I think the people who run RCI have to have absolute freedom, without being influenced to sell hamburgers or whatever they are being asked to do by the guy who is giving them the money.

If somebody were to come forward with money to broadcast in a particular language, one should resist that. One should decide what is in the interest of Canada first, and even establish a shopping list. You could say, "Here are 20 things we would like to do if we had the money." If we came to that, I would rather RCI publish its shopping list. If somebody wanted to come in and buy it with no strings and support it for five years, I would suggest that they be obliged to come forward with a commitment of, say, five years so that we do not have a constant stop-start movement in the programming. Maybe that could work.

I think this service should be considered a normal function of government — and I am not necessarily a state-ist. If it is designed to help free enterprise, it should be a service to Canadian free enterprise as much as anything else. If the government does not see its way clear to support that, then I would come back to Plan B.

Senator Bonnell: To put on your other hat for a moment, technology and communications are advancing rapidly, with the information highway and all these satellites abroad, with the prospect of much better signals in the future. How soon do you think we will have a satellite up there that will not go adrift like Anik C did, that can keep the service going and give us great communications?

Mr. Spicer: I stand to be corrected by RCI's engineers, but I think something like five to seven years is what we have in mind. Our expectation for domestic digital radio will start popping up here and there within four or five years. There are many plans, including Bill Gates' Microsoft plan, to have hundreds of little satellites up there.

[Traduction]

Par conséquent, Radio-Canada International n'obtient aucun crédit, et c'est à elle que la SRC applique ses coupures. Par conséquent, nous ne devrions pas laisser la SRC avoir le contrôle, sinon elle va recommencer.

La SRC pourrait faire un travail admirable avec Radio-Canada International. Elle pourrait diffuser certaines de ses bonnes émissions.

Que penseriez-vous si l'entreprise privée injectait des fonds dans Radio-Canada International? Comme elle pourrait jouer un rôle dans l'expansion du commerce, McCain, McDonald ou d'autres entreprises qui essaient de s'annoncer pourraient fournir un peu d'aide.

M. Spicer: Je préférerais que le gouvernement fournisse assez d'argent. Il devrait protéger les intérêts nationaux sans rien devoir à quiconque; c'est une fonction normale du gouvernement. Si le gouvernement n'y veille pas et que nous devons recourir au secteur privé, alors nous devons bien répéter que ce don n'engage à rien. Je crois que les dirigeants de RCI doivent jouir d'une liberté absolue, sans être poussés à vendre des hamburgers ou quoi que ce soit par la personne qui leur donne de l'argent.

Si quelqu'un proposait de l'argent pour diffuser dans une langue particulière, il faudrait refuser. Il faut d'abord déterminer les intérêts du Canada et même établir une liste. On pourrait dire: «Voici 20 choses que nous aimerions faire si nous avions l'argent.» Si nous en arrivions là, je préférerais que RCI publie sa liste. Si quelqu'un souhaitait y contribuer sans obligations et contribuer pendant cinq ans, alors je suggérerais qu'on l'oblige à s'engager pour disons, cinq ans de façon à assurer une constance dans la programmation. Peut-être que ça fonctionnerait.

Je crois que ce service devrait être considéré comme une fonction normale du gouvernement — et n'allez pas croire que je suis un partisan de l'État providence. S'il est conçu pour aider la libre entreprise, alors ça devrait être un service à la libre entreprise canadienne de la même façon que tout le reste. Si le gouvernement ne voit pas clairement comment il pourrait appuyer cette option, alors je reviendrais au plan B.

Le sénateur Bonnell: Passons à votre deuxième rôle pour un instant: la technologie et la communication progressent rapidement, avec l'autoroute électronique et tous ces satellites à l'étranger, avec la perspective de signaux de meilleure qualité dans l'avenir. Dans combien de temps pensez-vous que nous enverrons un satellite qui ne s'écartera pas de sa route comme Anik C, qui nous permettra de maintenir le service et de nous gagner des communications de grande qualité?

M. Spicer: Les ingénieurs de RCI me corrigeront si je me trompe, mais je crois que nous pensons à une période de cinq à sept ans. Nos attentes quant à la radio numérique intérieure commenceront à se manifester ici et là d'ici quatre ou cinq ans. Il y a de nombreux plans, dont le plan Microsoft de Bill Gates, selon lequel nous enverrions des centaines de petits satellites dans l'espace.

[Texte]

Meanwhile, we have to keep RCI alive and kicking and developing programming that it can then put on this incredibly better signal and get much better coverage. This has to be seen as a very long-term investment, an entrenched long-term investment in the Canadian national interest, not something whose life we decide every two or three years. This is what is so demoralizing for those who would like to have a coherent foreign policy, with RCI playing a significant role in that policy.

Senator Bonnell: Thank you very much.

Senator Davey: Perhaps Senator Spivak will allow me to speak first, since I have to leave.

Senator Spivak: Certainly.

Senator Davey: I will be very brief and very much to the point

Let me say that that was an exhilarating presentation, as befits a graduate of North Toronto Collegiate. Quite seriously, Mr. Spicer, I think you said it all. I think your presentation gave us the kind of direction we need.

Mr. Spicer: Thank you for your support, senator.

Senator Spivak: I have a comment to make, and then a couple of questions. I cannot imagine privatizing something that is in the national interest of Canada, such as RCI. Is there nothing that we will not commercialize? Surely this is in the public interest, in the national interest, and ought to be a government responsibility to preserve.

Having said that, you talked about being bold. The CRTC requires the cable companies to contribute to a fund for drama and so forth. What is \$50 million to the cable companies? Perhaps the CRTC could use some imaginative way of getting them to contribute to foreign affairs.

Also, let me say that you are a breath of fresh air. You are inspiring us. If we are creative enough, surely we can find a solution to any problem.

The second thing I want to comment on is your proposal for walling-off RCI. I do not know if I agree with you. The technology and the function of RCI is, of course, the same function that CBC Radio has. While not giving CBC the mandate to control RCI, are there not ways of allocating or seconding so that the functions could be melded?

For example, is CNN not the Voice of America? Surely it has crossed somebody's mind over there that CNN penetrates the world like nobody else, and that no Voice of America or foreign affairs program could ever do such a job. This is a reality.

Is there any way of extracting from a rapidly evolving technology a function which is common to Radio Canada? There is nothing like CBC Radio in the whole world, especially CBC-FM.

[Translation]

Dans l'intervalle, il nous faut maintenir RCI en vie et élaborer une programmation qui pourra alors être émise avec ce signal si perfectionné et obtenir une bien meilleure couverture. Il faut considérer cela comme un investissement à très long terme, un investissement à long terme dans l'intérêt national canadien, et non pas comme quelque chose que nous pensons à éliminer tous les deux ou trois ans. C'est cela qui est si démoralisant pour ceux qui aimeraient avoir une politique étrangère cohérente, où RCI jouerait un rôle important.

Le sénateur Bonnell: Merci beaucoup.

Le sénateur Davey: Puis-je demander au sénateur Spivak de parler avant elle, puisque je dois quitter.

Le sénateur Spivak: Certainement.

Le sénateur Davey: Je serai très bref et très direct.

Permettez-moi de vous dire que votre exposé a été passionnant, comme il sied à un diplômé de North Toronto Collegiate. Sérieusement, Monsieur Spicer, je crois que vous avez tout dit. Je crois que votre exposé nous a donné le genre d'orientation dont nous avons besoin.

M. Spicer: Merci de votre appui, sénateur.

Le sénateur Spivak: Je voudrais faire un commentaire, et ensuite poser une ou deux questions. Je ne peux imaginer de privatiser un organisme comme RCI, qui sert l'intérêt national du Canada. N'y a-t-il donc rien qui échappe à la commercialisation? À coup sûr, RCI sert l'intérêt public, l'intérêt national, et c'est la responsabilité du gouvernement de la préserver.

Cela étant dit, vous avez parlé d'audace. Le CRTC oblige les câblodistributeurs à contribuer à un fonds pour les dramatiques et ainsi de suite. Qu'est-ce que 50 millions de dollars peuvent représenter pour les câblodistributeurs? Le CRTC pourrait peut-être trouver une façon originale de les faire contribuer aux affaires étrangères.

Permettez-moi aussi de vous dire que vous êtes comme une bouffée d'air frais. Vous nous inspirez. Si nous avons l'esprit assez créateur, nous pouvons sûrement trouver une solution à n'importe quel problème.

Le deuxième chose que je voulais commenter concerne votre idée de protéger RCI. Je ne sais pas si je suis d'accord avec vous. RCI a, bien sûr, la même technologie et la même fonction que la radio de Radio-Canada. Sans donner à Radio-Canada le mandat de contrôler RCI, n'y a-t-il pas des allocations ou des détachements qui permettraient de fusionner les fonctions?

Par exemple, CNN est la «voix de l'Amérique», n'est-ce pas? Cela a sûrement effleuré l'esprit de quelqu'un là-bas: CNN pénètre le monde comme personne d'autre, et aucune chaîne de radio comme *Voice of America* ni aucune émission d'affaires étrangères ne pourrait faire de même. C'est une réalité.

Est-ce qu'il n'y a pas une façon de puiser dans une technologie qui évolue rapidement une fonction qui est propre à Radio-Canada? Il n'y a rien dans le monde entier comme la radio de Radio-Canada, surtout Radio-Canada FM.

[Text]

Mr. Spicer: On your first question, senator, you know that we have squeezed many parts of the industry, including the cable industry, to do lots of things. Domestically, for example, we squeezed them to put up a \$300 million fund for production last year, and we are making life interesting for them with these new services. I am not saying that they are welfare cases; believe me, they are not.

Senator Spivak: They are not.

Mr. Spicer: However, we have a lot on our plate convincing them that they should serve Canada internally. I think to get significant money out of the cable system to go overseas would be a bit hard at this time, but it is an interesting thought.

With respect to your second idea, I am not sure: Were you suggesting RCI should be more integrated with the CBC operationally? Was that what you were saying?

Senator Spivak: Well, yes. I do not know enough about the technology of it, but if you are about to set up a separate operation when there is already an operation *Newsworld* such as operating all around the world, so that you already have all the necessary technology, is there no way of having the operational material in one place and the control in another? I agree with you that the content is foreign affairs, because that is its function, but the operations really are radio and news operations.

Mr. Spicer: I can be corrected on this, but I think that the people already working at RCI keep their own machinery, and so on, and leave the administering arrangements with CBC. I am sure if they had a little bit more money they could organize some more secondments. I am quite sure the people at CBC, at the highest levels, would be sympathetic to helping in such a venture, so long as they were not asked to put up a great deal of money to maintain such a service. I mean, I am sure they would help technically and in terms of programming. They are on the Canadian team, too.

I would think, even as the CBC gets involved in the U.S. direct broadcasting satellite, they are starting to open their minds to the idea of broadcasting to the U.S. now, perhaps piggybacking on that new mentality of getting the CBC thinking internationally. Who knows what will happen, as time goes by? It may seem far out now, but for instance, with respect to the Canadian program *Newsworld*, I could see it becoming, in a few years, another alternative to CNN, perhaps working with the Australians and some of the other sort of "second-tier" countries, using English as their vehicle, and perhaps French. I think the door is open for the CBC to internationalize its thinking. But as I said earlier, I do not think that is probably in the cards for the next two or three years, simply because they have a lot of fish to fry domestically.

However, I think it is valuable that RCI keep its professional administrative links with the CBC, because most of those who run RCI come from the CBC, and there is a tremendous broadcasting

[Traduction]

M. Spicer: En réponse à votre première question, sénateur, vous savez que nous avons fait pression sur un grand nombre des secteurs de l'industrie, y compris la câblodistribution, pour qu'ils fassent bien des choses. Au Canada même, par exemple, nous avons fait pression pour qu'ils établissent un fonds de production de 300 millions de dollars l'an dernier, et nous rendons leur vie intéressante avec ces nouveaux services. Je ne dis pas qu'il faut pleurer sur leur sort; croyez-moi, ce n'est pas le cas.

Le sénateur Spivak: Non.

M. Spicer: Tout de même, il y a beaucoup de travail à faire s'il faut les convaincre qu'ils devraient servir le Canada au pays. Leur soutirer des sommes importantes pour un projet outre-mer serait un peu difficile aujourd'hui, mais l'idée est intéressante.

Quant à votre deuxième idée, je ne suis pas sûr: disiez-vous que RCI devrait être intégré davantage à Radio-Canada sur le plan fonctionnel? Est-ce bien ce que vous disiez?

Le sénateur Spivak: Eh bien, oui. Je ne m'y connais pas assez sur le plan technologique, mais si vous êtes sur le point d'établir quelque chose qui existe déjà — le réseau *Newsworld* est partout dans le monde — toute la technologie nécessaire est déjà en place — alors, est-ce qu'il n'est pas possible d'avoir le matériel à un endroit, et le contrôle à un autre? Je suis d'accord avec vous quand vous dites qu'il s'agit d'affaires étrangères, mais il s'agit là de la fonction, alors que le fonctionnement est celui d'une chaîne radio et d'une chaîne d'information.

M. Spicer: Si je ne m'abuse, les gens qui travaillent à RCI disposent de leur propre équipement et ainsi de suite, et ils laissent l'administration à Radio-Canada. S'ils avaient un peu plus d'argent, je suis sûr qu'ils organiseraient d'autres détachements. Je suis convaincu que les gens à Radio-Canada, dans les échelons les plus élevés, seraient prêts à venir en aide à une telle entreprise, à condition qu'ils ne doivent pas verser des sommes importantes d'argent pour exploiter un tel service. J'entends par là qu'ils offriraient leur aide sur le plan technique, pour ce qui touche la programmation. Ils font, eux aussi, partie de l'équipe canadienne.

Au moment même où Radio-Canada commence à recourir aux services du satellite américain de diffusion directe, je croirais que les gens commencent à être ouverts à l'idée de diffuser des émissions aux États-Unis, peut-être selon la nouvelle mentalité, soit que Radio-Canada devrait avoir une «pensée internationale». Qui sait ce qu'il adviendra avec le temps? L'idée peut paraître farfelue aujourd'hui, mais, par exemple, je crois qu'il serait possible pour la chaîne canadienne *Newsworld* de faire concurrence à CNN dans quelques années, peut-être avec la collaboration de l'Australie ou quelque autre pays «de second rang», en diffusant en anglais ou peut-être en français. Je crois qu'il est possible pour Radio-Canada d'internationaliser sa façon de penser. Par contre, comme je l'ai dit plus tôt, je crois qu'il faudra attendre probablement deux ou trois ans encore, tout simplement parce que les gens de Radio-Canada ont bien d'autres chats à fouetter au Canada même.

Tout de même, je crois qu'il est utile pour RCI de conserver ses liens administratifs professionnels avec Radio-Canada, car la plupart des dirigeants de RCI proviennent de Radio-Canada et

[Texte]

tradition there. But operationally, for now I think we are all agreed that the Department of Foreign Affairs is probably the only home out of which this could work. My only suggestion is that I would like to find a way to convince the Department of Foreign Affairs not to see RCI as some little frill it can dump at the first occasion, and that is why I talked of walling it off, some condition. We have conditions of licence that we put on stations; perhaps you could put a condition of licence on RCI if you leave it under the umbrella at Foreign Affairs. We could say that we want RCI to be run from there, but we do not want it to be considered as part of their normal operating budget; that it is a special budget; that we want RCI to be considered sacred, in effect — or not totally sacred, since it would be examined separately by Parliament.

Perhaps I could add just one other little thing. Since I was arguing for the hard-nosed approach, here is a little variation on that. Since the Departments of Foreign Affairs and International Trade are now working together, it is conceivable that RCI might do a little better under International Trade, as I believe that they now have their own deputy minister. That is just a thought that might be worth exploring.

Some people might say that this connection is too crass; that it is not just a trade promotion thing, but I think if you started with trade, it may be the key to selling the provision of this service to ordinary Canadians and linking it back to jobs; then talk to them about peace, then talk about national unity, talk about presenting Canada as it is, as a modern, sophisticated, pretty tolerant country overseas. But I think we should begin with the hard-nosed, economic stuff, the job stuff that will get people's attention, and putting it under International Trade, or some kind of linkage with the Department of Foreign Affairs, would do that. That department is really, in many ways, the same establishment overseas. That sort of action might well send a message and give RCI a little more hard-nosed protection.

Senator Spivak: Just a final, short question and then I will cease. I am opposed to the commercialization of such things, but do you think the answer might be some sort of a public/private cooperation? There are a lots of examples of this. The City of Toronto makes huge developers donate a certain amount of public space. There are all kinds of international organizations that assist groups at the U.N. There are all kinds of things like that. It is a different kind of idea, but there may be groups in Canada who might be willing to fund, to match funds, or at least participate in this idea. I am not sure in my own mind whether that really is a viable idea, but I am just curious as to whether you think it is a viable idea?

[Translation]

qu'il s'y trouve une extraordinaire tradition dans le domaine de la diffusion. Toutefois, sur le plan opérationnel, je crois que nous sommes tous d'accord pour dire qu'en ce moment le ministère des Affaires étrangères est probablement le seul choix logique. La seule idée que je proposerais, c'est d'essayer de trouver une façon de convaincre le ministère des Affaires étrangères de ne pas considérer RCI comme une chose insignifiante qu'il pourrait éliminer à la première occasion, et c'est pourquoi j'ai parlé de protéger RCI, sous certaines conditions. Les permis que nous attribuons aux stations sont assujettis à des conditions; pourquoi ne pas associer des conditions au permis de RCI s'il faut en laisser la responsabilité aux Affaires étrangères. Nous pourrions dire que nous voulons que RCI y soit dirigé, mais qu'elle ne soit pas considérée comme faisant partie de leur budget de fonctionnement ordinaire; ce serait un budget spécial. Nous voudrions que RCI soit considéré comme étant sacrée, en fait — mais pas tout à fait, puisque le Parlement aurait droit de regard sur elle.

J'ajouterais peut-être un petit commentaire. Je me faisais partisan de la ligne dure: en voici une variante. Comme les ministères des Affaires étrangères et du Commerce international travaillent maintenant ensemble, il est concevable que RCI pourrait fonctionner un peu mieux sous l'égide de Commerce international, qui a maintenant, son propre sous-ministre. C'est seulement une idée qui mériterait peut-être d'être approfondie.

Certains diraient peut-être que le lien est trop bête, qu'il ne s'agit pas seulement de promouvoir le commerce. Commencer par le commerce, à mes yeux, serait peut-être la meilleure façon de «vendre» ces services aux Canadiens ordinaires et de faire le lien avec les emplois; ensuite, on peut leur parler de paix, on peut leur parler d'unité nationale, on peut leur parler de l'idée de présenter le Canada tel qu'il est — c'est-à-dire un pays moderne, évolué et assez tolérant — à l'étranger. Mais je crois que nous devrions commencer par présenter les aspects économiques, «sérieux», les renseignements sur l'emploi qui vont attirer l'attention des gens. Et l'idée de confier la responsabilité à Commerce international ou d'établir un lien quelconque avec le ministère des Affaires étrangères permettrait d'y arriver. Le ministère est en fait, sous bien des aspects, le même établissement outre-mer. Ce genre de mesure enverrait peut-être un message aux intéressés et accorderait à RCI une protection un peu plus importante.

Le sénateur Spivak: Permette-moi seulement une dernière question, une question courte, puis je m'arrête. Je m'oppose à la commercialisation de ce genre de choses, mais croyez-vous que la réponse résiderait dans une forme de collaboration entre le secteur public et le secteur privé? Il y en a beaucoup d'exemples. La ville de Toronto oblige les grands promoteurs à faire don d'un certain espace à des fins publiques. Il existe toutes sortes d'organisations internationales qui viennent en aide à des groupes de l'ONU. Il existe toutes sortes de choses de ce genre. C'est une idée d'un autre ordre, mais il pourrait y avoir des groupes au Canada qui sont prêts à financer ce projet, à verser des fonds équivalents ou au moins à y participer. Je ne suis pas sûre moi-même qu'il s'agisse vraiment d'une idée viable, mais je serais curieuse de savoir si vous croyez, vous, qu'il s'agit d'une idée viable?

[Text]

Mr. Spicer: I do not know how much money you would get through public solicitation, but I think the principle is not a bad one. In the long run, as I say, I would much rather the essential money come from the government, because with respect to government, I believe in original sin. For example, they might say, "We got five million dollars in donations from the public last year, so we will cut five million dollars out of the budget." That is the danger in being the recipient of public funds.

What it really comes back to is: Does Parliament have the understanding and backbone to stand up for this vital instrument of Canadian foreign policy? And I think we have to explain it to them. I do not think Parliament has had a kind of clear explanation linking this service to the hard interests of Canada. Again, I go back to this: If RCI only had half a million dollars left before they went bankrupt, I would say spend it all on developing your domestic message, and then go back and sell yourself. Think through who you are, what you can do for Canada, and then go and sell the public and go down in flames. In my opinion, you will not go down in flames, because it is a thrilling story; it can be easily sold if RCI and its supporters put the emphasis on selling RCI domestically.

Senator MacDonald: Mr. Spicer, first of all, I want to say that I totally agree with Senator Davey; I think that was a magnificent presentation. The only trouble is, we are at the end of our rope; we really are.

I think you understand what I mean when I say that this is not a partisan policy, political thing. My interest in this matter goes back to that fatal day when the CBC pulled the plug. I do not know if they did it out of spite to the government, just to show they could knock off something like RCI and give it to them, and so on. I will not impute any motives to the CBC for what they did. However, it began that day. Joe Clark saved it, to a degree, because he found a special grant to give RCI some money for the next five years.

Mr. Spicer, I am not really asking questions at this stage of the game; I am simply making some comments that you might want to comment on. In a very short time, as you say, in the fiscal year 1995-96, RCI will be at the end of the rope. That is when the agreement runs out, and the money runs out. It might be the following year, or it might even be later.

The question is: Who cares? It has been my experience in my dealings with the last government, and with this government that I cannot find anyone who cares. I cannot find anyone at the Foreign Affairs Department in particular, or at the CBC. They, of course, just say, "Not us, try them." The Department of Foreign Affairs is, of course, where the responsibility should lie.

If someone such as André Ouellette or Michel Dupuy has the qualities of heart and mind to realize exactly what will happen if we lose this service; to realize what the potential is, then things

[Traduction]

M. Spicer: Je ne sais pas combien d'argent il serait possible d'amasser en sollicitant le grand public, mais le principe ne me paraît pas mauvais. À long terme, comme je disais, j'aimerais beaucoup mieux que l'essentiel de l'argent provienne de l'État, parce que en ce qui touche l'État, je crois au péché originel. Par exemple, on pourrait dire: «Nous avons reçu cinq millions de dollars en dons du public l'an dernier, alors nous allons éliminer cinq millions de dollars du budget.» C'est le risque que l'on court quand on est bénéficiaire de fonds publics.

Cela revient vraiment à dire: le Parlement comprend-il bien qu'il s'agit d'un instrument vital de la politique étrangère canadienne et a-t-il le courage de le défendre? Je crois qu'il faut lui expliquer. Je ne crois pas que le Parlement ait eu droit à une explication claire et qui fasse le lien entre ce service et les intérêts directs du Canada. Encore une fois, je reviens à la même idée: s'il restait seulement un demi-million de dollars à RCI avant que la chaîne ne fasse faillite, je dirais d'aller tout dépenser sur le message au Canada, puis de revenir et de se vendre. Pensez à qui vous êtes, à ce que vous pouvez faire pour le Canada, puis allez en parler au public et vous pouvez couler. À mon avis, vous n'allez pas couler, parce que l'histoire est passionnante: c'est une histoire qui est facile à vendre si RCI et ses partisans mettent l'accent sur la promotion de RCI au Canada même.

Le sénateur MacDonald: Monsieur Spicer, premièrement, je veux dire que je suis tout à fait en accord avec le sénateur Davey. C'était un exposé extraordinaire. Le seul problème, c'est que nous sommes au bout de notre rouleau, vraiment.

Je crois que vous comprendrez quand je vous dis qu'il ne s'agit pas d'une mesure sectaire, d'une question politique. Mon intérêt pour la question remonte à cette journée fatidique où Radio-Canada a décidé de tout débrancher. Je ne sais pas s'ils l'ont fait par dépit envers le gouvernement, seulement pour lui montrer qu'ils pouvaient se débarrasser de quelque chose comme RCI, de lui faire voir ce dont ils étaient capables, et cetera. Je n'irai pas dire pourquoi Radio-Canada a fait cela. Toutefois, cela a commencé ce jour-là. Joe Clark l'a sauvée, jusqu'à un certain point, parce qu'il a trouvé une subvention spéciale qui allait permettre de financer RCI pour les cinq années à venir.

Monsieur Spicer, je ne pose pas vraiment de question au point où nous en sommes; je fais simplement des observations que vous allez peut-être vouloir commenter. Dans très peu de temps, comme vous le dites, au cours de l'exercice financier 1995-1996, RCI sera au bout de son rouleau. C'est à ce moment-là que l'entente prend fin et que l'argent disparaît. Cela pourrait être l'année suivante ou même plus tard encore.

La question est la suivante: qui s'en soucierait? Dans mes relations avec le dernier gouvernement et avec ce gouvernement-ci, je n'ai pu trouver personne qui s'en soucie. Je ne peux trouver personne au ministère des Affaires étrangères en particulier, ni à Radio-Canada. Ils disent, bien sûr, «Pas nous, allez les voir, eux». C'est le ministère des Affaires étrangères, bien sûr, qui devrait être responsable.

Si quelqu'un comme André Ouellette ou Michel Dupuy a le coeur et l'esprit qu'il faut pour savoir exactement ce qui va se passer si nous perdons ce service, pour en réaliser le potentiel,

[Texte]

might work out fine. However, if they do not have that ability to be able to go, to march, then the country will continue to be run indefinitely by the Finance Department, as it has been in the past.

Mr. Spicer: You are right, senator.

Senator MacDonald: In that case, we are sunk. We can make all of the reports, we can strengthen our report, we can say whatever we want to say, and I would like to say it the way you said it: This is what will happen to us. But who will listen to us, and who will follow up? Did you ever see a Senate report after it has been worked on for six months and talked about forever? I mean who is coming along afterwards? We do not have the machinery to follow up on some of these excellent ideas you have given us today. I do not know how we can embarrass a government that is unembarrassable.

Mr. Spicer: If I could go back to the subject of the Trade Department again, I remember lobbying at least two trade ministers in the last twenty years when I was a journalist, and I got their ear and gave them the old RCI story and said, "You know, you should think of this as a trade promotion; this is why you should do it." I told them a story I had read about how the Australian embassy in Beijing wondered at one point whether anyone out there was listening, so they asked listeners to send in a postcard. The following week, they could not get in the door of the embassy because there was so much mail. China is a big country.

I think probably, given the times in which we live, and given what I sensed some members of the committee were agreeing with by the nodding of heads about taking a harder-nosed, job-related, economic, hard dollars approach, some of the key players to get on side would be the Minister of International Trade, the people of Canada, and the Minister of Finance. I am putting personalities aside. I am talking of generic Finance ministers, and generic Foreign Affairs ministers. Generic Finance ministers, I think, tend to look at Foreign Affairs ministers as, well, striped-pants guys with a lot of fuzzy diplomatic ideas that may not have a lot of financial implications, therefore they will listen courteously, but not really rush to give them a lot of money. I think a Trade minister might have a tougher story to tell, a more saleable one. I think you could probably get their attention more. A Trade minister could get more easily get the attention of the Finance minister and the StatsCan people, whom you will need to generate some figures, too. That would be a tactical suggestion I would make. Of course, you have to have the Foreign Affairs minister on side, and it would not hurt at all to also have the Canadian Heritage minister on side.

[Translation]

alors les choses pourraient très bien se tasser. Sinon, s'ils n'ont pas les qualités nécessaires pour aller de l'avant, alors la direction du pays relèvera indéfiniment du ministère des Finances, comme par le passé.

M. Spicer: Vous avez raison, sénateur.

Le sénateur MacDonald: À ce moment, nous sommes faits. Nous pouvons faire tous les rapports que nous voulons, donner du mordant à notre rapport, nous pouvons dire ce que nous voulons dire et j'aimerais bien le dire comme vous l'avez dit vous-même: c'est ce qui va nous arriver. Mais qui nous écoute et qui donne suite au rapport? Avez-vous déjà vu un rapport du Sénat après qu'on y a travaillé pendant six mois et qu'on en a parlé sans fin? Qui y donne suite? Nous n'avons pas l'appareil nécessaire pour donner suite à certaines des excellentes idées que vous nous avez présentées aujourd'hui. Je ne sais pas comment nous pouvons embarrasser un gouvernement qu'il est impossible d'embarrasser.

M. Spicer: Pour revenir au ministère du Commerce, je me souviens d'avoir fait pression auprès d'au moins deux ministres du Commerce au cours des 20 dernières années, à l'époque où j'étais journaliste. J'ai obtenu leur attention et je leur ai chanté un vieux refrain sur RCI — j'ai dit: «Vous savez, vous devriez y voir un outil de promotion du commerce; c'est pourquoi vous devriez le faire.» Je leur ai parlé d'un article de journal que j'ai lu à propos de l'ambassade australienne à Beijing. À un moment donné, elle s'est demandée si quelqu'un écoutait, alors elle a demandé aux auditeurs d'envoyer une carte postale. La semaine suivante, on ne pouvait entrer par la porte du bâtiment de l'ambassade tant il y avait de courrier. La Chine est un grand pays.

Il me paraît probable, étant donné l'époque à laquelle nous vivons et les signes de tête qu'ont faits certains membres du comité quand il était question d'une approche dure et sans fioriture, de l'économie, des emplois, des dollars au sens strict, que les joueurs clés qu'il faudrait dans notre équipe sont le ministre du Commerce international, les habitants du Canada et le ministre des Finances. Je ne parle pas de personnalités particulières. Je parle du ministre des Finances en général et du ministre des Affaires étrangères en général. Le ministre des Finances type, je crois, a tendance à percevoir à percevoir le ministre des Affaires étrangères comme étant, eh bien, un bonhomme au pantalon rayé qui a beaucoup d'idées diplomatiques un peu vagues qui n'ont peut-être pas beaucoup de conséquences sur le plan financier; par conséquent, il va l'écouter avec courtoisie, mais ne sera pas vraiment pressé de lui donner beaucoup d'argent. Je crois qu'un ministre du Commerce aurait une histoire plus réaliste à raconter, une histoire plus «vendable». Je crois qu'il serait probablement plus facile d'obtenir leur attention. Un ministre du Commerce pourrait plus facilement attirer l'attention du ministre des Finances et des gens de Statistique Canada, dont vous allez avoir besoin aussi pour avoir des chiffres. C'est une tactique que je proposerais. Bien sûr, il vous faut le ministre des Affaires étrangères de votre côté, et cela ne nuirait pas du tout d'avoir aussi le ministre du Patrimoine comme allié.

[Text]

I would do some lobbying, obviously. Senators have the chance on a daily basis to meet these people down the hall here, and go to lunch with them, lobby them. I would not just file your report. I know something about tossing a report into oblivion, and I think you can go and lobby for your report, make sure it does not go down the drain.

For the very little it is worth, I can assure you that I will do my small best to make as much noise about your report as I can, and talk it up. However, I am only one guy who will talk to other people, and I am sure you have many other friends on the outside, and friends at RCI who will do the same. If you can come up with an excellent, tough, clear report with a clear plan of action, I think you will find that other people will pick up and run with the ball, if you give them the ammunition.

Then I think you can do your own lobbying at a higher level with the ministers in play, particularly the Trade minister and the Finance minister, and show them in technicolor how this service will promote exports, investments and tourism. Of course, any Finance minister worth his salt will yawn and say, "Okay, give me some figures; prove it." Therefore I think you may have to include somehow in your report something like what I was saying earlier. It would be helpful if you could do some extrapolations that are fairly plausible about how an international radio system like that can actually pay off. You may have to go abroad and solicit the BBC, or Voice of America, or Deutsche Avella, or someone, to find out whether they have any reports lurking around which will prove benefits to exports, trade, investment or tourism.

Senator MacDonald: We tried to find out from the Department of Foreign Affairs who was present at the meeting when they went looking for money. The Department of External Affairs — as it was at that time — of course, "wholeheartedly appreciates" — this is their wording — "RCI's role," et cetera, et cetera, "and under current circumstances are totally unable to improve the financial circumstances facing RCI;" repeated time after time. They had had a meeting with all the departments of government. They would not tell us which ones, but we had a pretty fair idea: Tourism was one of them, and Trade was another, et cetera, but at that time no one could chip in; no one could tithe anything to the Foreign Affairs department. In speaking to Joe Clark at the time, if the word is "saved," I suppose he did save it, but the \$13 million, as you say, that was just enough to save the frequencies and turn the lights on.

Mr. Spicer: Yes, that is right.

Senator MacDonald: When we tried to implore Joe Clark, he just passed it off to the Department of Finance. He said "I could not get this passed by my colleagues." And all the way, running through the whole thing, was an attitude on the part of his

[Traduction]

Je ferais aussi du lobbying, évidemment. Les sénateurs ont l'occasion tous les jours de rencontrer ces gens à l'autre bout du couloir, d'aller dîner avec eux, de faire pression sur eux. Je ne ferais pas que présenter un rapport. J'ai déjà vu un rapport sombrer dans l'oubli, je sais ce qu'il en est. Je crois que vous devriez aller faire pression pour que votre rapport donne des suites, pour vous assurer qu'il n'est pas relégué aux oubliettes.

Pour ce que ça vaut, je vous assure que je ferai moi-même, dans la mesure de mes moyens limités, tout mon possible pour faire connaître votre rapport, pour en parler. Tout de même, je ne suis qu'une personne qui va s'adresser à d'autres personnes, et je suis sûr que vous avez beaucoup d'amis à l'extérieur et d'amis à RCI qui vont faire de même. Si vous pouvez produire un rapport excellent, rigoureux, clair qui présente un plan d'action qui soit clair, vous allez constater que d'autres vont saisir la balle au bond et foncer si vous leur ouvrez la voie.

À ce moment-là, je crois que vous pouvez faire pression vous-même aux échelons supérieurs, auprès des ministres concernés, particulièrement le ministre du Commerce et le ministre des Finances, et leur montrer en Vistavision comment le service va promouvoir les exportations, les investissements et le tourisme. Bien sûr, tout ministre des Finances qui se respecte va bailler et dire: «Bon, donnez-moi des chiffres; prouvez-le.» Par conséquent, je crois que vous devriez inclure d'une façon ou d'une autre dans votre rapport quelque chose comme ce que j'ai dit plus tôt. Il serait utile pour vous de faire certaines extrapolations assez plausibles à propos des bénéfices réels d'un service radiophonique international comme celui-là. Vous allez peut-être devoir aller à l'étranger et solliciter la BBC, *Voice of America*, ou *Deutsche Avella*, ou encore quelqu'un d'autre, pour savoir s'il traîne quelque part des rapports qui prouvent les avantages pour l'exportation, le commerce, les investissements ou le tourisme.

Le sénateur MacDonald: Nous avons consulté le ministère des Affaires étrangères pour essayer de savoir qui était présent à la réunion où des fonds avaient été sollicités. Le ministère des Affaires étrangères — à ce moment-là, bien sûr, «appréciait au plus haut point» — ce sont leurs paroles — le «rôle de RCI», et cetera, et cetera, et est tout à fait incapable, dans les circonstances présentes, d'améliorer la situation de RCI sur le plan financier». Cela a été répété *ad nauseam*. Ils avaient organisé une réunion où tous les ministères étaient représentés. Ils ne voulaient pas nous dire lesquels s'y trouvaient, mais nous en avions une assez bonne idée: Tourisme y était, Commerce aussi, et cetera mais à ce moment-là, personne ne pouvait y mettre son grain de sel; personne ne pouvait dire quoi que ce soit au ministère des Affaires étrangères. J'ai parlé à Joe Clark à ce moment-là — s'il faut utiliser le terme «sauvé», je suppose qu'il a sauvé RCI, mais que les 13 millions de dollars qu'il a trouvés, comme vous le dites, suffisaient à peine à conserver les fréquences et à allumer les lumières.

M. Spicer: Oui, c'est juste.

Le sénateur MacDonald: Quand nous avons imploré l'appui de Joe Clark, il a tout simplement renvoyé la balle au ministère des Finances. Il a dit: «Je n'ai pu faire adopter ça par mes collègues.» Et tout le long, tout au long de cette affaire, ses

[Texte]

colleagues that somehow this was the CBC; they had RCI and the CBC mixed up together.

Did you hear what Peter Mansbridge said last night? That had nothing to do with CBC, and nothing to do with RCI. That is the kind of thing that Senator Bonnell was speaking about, the way we have no local constituency.

Mr. Spicer: Yes, that is the problem. I guess, since we are thinking out loud, there are some potential local constituencies. Some of them are the ethno-cultural groups I mentioned earlier, and many of them, for very good emotional reasons — good, respectable emotional reasons — wanted to have broadcasting to their former countries. Happily, in the case of some of them, I think the Germans and Czechs, for example, and eventually the Slovaks too, proves that you can make a case for business opportunities in those countries, and a very good one. Perhaps not so much in investment over there, but certainly in trade.

I think we must look at all of the instruments at our disposal: your lobbying using the ethno-cultural groups; perhaps Mr. Hargreaves doing his one-man campaign; and some of us who like to consider ourselves friends of RCI will beat the drum in our own little corners of the world.

I come back to my idea again, that if perhaps RCI can approach its friends at *Newsworld*, I think that might have the biggest impact of all. If they could somehow persuade *Newsworld* to devote perhaps half an hour a week to a really imaginative program showing Canadians abroad, and foreigners who are big fans of RCI, and have the foreigners saying, "Yes, we are going to Canada this year because of RCI," or "Yes, I am building a factory in Canada because of RCI." This stuff over a period of months would have an impact. Certainly, the last thing a regulator wants to do is to start telling broadcasters what to put on the air. It is none of my business, really, but that is just a very modest, obvious suggestion.

Senator MacDonald: The mailbag idea of yours was really interesting. We have had some extremely interesting mail, and we really were not looking for it. But the mail came when people heard about the situation.

Mr. Spicer: Sure. I think the voices are there.

The Chairman: From around the world.

Mr. Spicer: Yes, exactly; voices from around the world. I do not have the title in my head, but "The World Answers Canada," or "Talks Back," or "Dialogue With the World," or something, or "The RCI Mailbag." I have read lots of the letters too, in past years, and they are eloquent; they are passionate. We do not have to invent anything in order to sell RCI.

Senator MacDonald: The letters from the United States are fascinating, because they are highly critical of the news that they get from the networks in the United States, and listening to RCI is the only way they can get a balanced view on things. As I say,

[Translation]

collègues prenaient RCI pour Radio-Canada; ils confondaient RCI et Radio-Canada.

Avez-vous entendu ce que Peter Mansbridge a dit hier soir? Cela n'avait rien à voir avec Radio-Canada ni encore avec RCI. C'est le genre de choses que le sénateur Bonnell mentionnait, en ce sens que nous n'avons pas d'appuis locaux.

M. Spicer: Oui, là est le problème. J'imagine, comme nous pensons tout haut, qu'il existe certains appuis locaux possibles. Il y a, entre autres, les groupes ethnoculturels que j'ai mentionnés plus tôt, et bon nombre d'entre eux, pour des raisons affectives très valables — des raisons affectives bonnes et respectables — voulaient que la radio rejoigne leur ancien pays. Heureusement, dans certains cas, je pense aux Allemands et aux Tchèques, par exemple, et peut-être aussi aux Slovaques, il a été prouvé que les pays présentent des occasions d'affaires par ailleurs excellentes. Peut-être pas sur le plan des investissements, mais certainement sur le plan du commerce.

Je crois que nous devons étudier tous les instruments à notre disposition: les pressions que vous pouvez faire à l'aide des groupes ethnoculturels; la campagne de M. Hargreaves, l'homme orchestre, peut-être; et les efforts de ceux d'entre nous qui se considèrent comme des amis de RCI dans notre propre petit coin du monde.

Je reviens à mon idée de tout à l'heure: si RCI pouvait aborder ses amis à *Newsworld*, c'est à ce moment-là que les résultats seraient les plus appréciables. Si RCI pouvait convaincre d'une façon ou d'une autre *Newsworld* de consacrer une demi-heure par semaine à une émission très imaginative qui présente des Canadiens à l'étranger et des étrangers qui sont des mordus de RCI, les étrangers qui disent: «Oui, nous nous rendons au Canada cette année en raison de RCI» «Oui, je fais construire une usine au Canada en raison de RCI», au bout de quelques mois, cela aurait un impact. Certainement, la dernière chose qu'un organisme de réglementation veut faire, c'est de commencer à dire aux diffuseurs quoi diffuser. Ce n'est pas vraiment de mes affaires, mais voilà simplement une idée très modeste et évidente.

Le sénateur MacDonald: Votre idée de courrier était vraiment intéressante. Nous avons reçu quelques lettres extrêmement intéressantes sans vraiment nous y attendre. Mais les gens ont envoyé des lettres quand ils ont entendu parler de la situation.

M. Spicer: Bien sûr. Je crois que les voix sont là.

Le président: Partout dans le monde.

M. Spicer: Oui, tout à fait. Des voix partout dans le monde. Je ne me souviens pas parfaitement des titres, mais il y avait *The World Answers Canada* ou *Talks Back* ou *Dialogue With the World* ou *The RCI Mailbag*. J'ai aussi lu moi-même de nombreuses lettres depuis quelques années, et elles sont éloquentes. Elles sont passionnées. Nous n'avons pas à inventer quoi que ce soit pour promouvoir RCI.

Le sénateur MacDonald: Les lettres qui viennent des États-Unis sont fascinantes parce que les auteurs sont très critiques des bulletins d'informations qu'ils ont de la part des réseaux américains; écouter RCI représente la seule façon d'obtenir un

[Text]

some of the letters are extremely critical, and there are a tremendous number of letters from the United States.

Mr. Spicer: Could you tell me what timeframe we are looking at until the government makes a final decision as to whether they intend to go ahead and get serious about RCI, or let it die?

Senator MacDonald: Well, it is —

Mr. Spicer: About a year?

Senator MacDonald: Yes, well, let me see. The funds are provided to the CBC through this contribution agreement, as they call it, and the five-year mechanism will end in 1995-96.

I suppose I have one question I can ask you, which is with regard to the Broadcasting Act. The Broadcasting Act, Bill C-40, by which they proclaimed RCI a loss a couple of years ago, section 46(2) says:

The Corporation shall...provide an international service...

They could be said to be providing an international service now. I suppose technically they are providing such a service. But what happens when the money runs out, and they are no longer providing the service? All they have to do, I suppose, is amend the Broadcasting Act.

Mr. Spicer: I hope it will not come to that. I hope it will not hang on a technicality like that. I think what we have to do is sell the intrinsic and proven merit of RCI, to tell the RCI story clearly and powerfully and imaginatively, and it will sell itself. I think that has to be the urgent priority over the next year, if we have perhaps eighteen months until the knives really come out, or something like that. I really think that is where you must start, and then once you have built a strong, domestic constituency. As for politicians, as you know better than I do, they do not react so much to direct lobbying; they react to votes, and to what they see in the newspaper headlines. That is why I think that what the RCI people must do is write some headlines. They pick up the stories, vignettes, figures and foreign voices telling the stories; real, true-life stories that are tremendously newsworthy and saleable, and interesting to read, then let them sell RCI over a period of months.

At the end of that time, you should ask for triple the funding — and I saw you flinch when I said “triple,” but I meant it. I really believe that is rock bottom, for Canada to be a serious player, as we should be. Our transmitters are way below the power of those in Ghana, for example, and always have been since the time of Nkruma. I do not know whether we are still using the vacuum tubes in Sackville, or whether those have now been replaced. However, I think the request for funding should come at the end of the road. You cannot expect governments who are looking for ways to cut \$15 million to come up with \$50 million, but they might if you hit them right between the eyes with it in eighteen months after a masterful sales job.

[Traduction]

point de vue équilibré. Comme je l'ai dit, certaines des lettres sont extrêmement critiques, et il y en a énormément qui proviennent des États-Unis.

M. Spicer: Pourriez-vous nous dire dans quel délai le gouvernement doit prendre sa décision finale — décider s'il a l'intention de conserver RCI et de le prendre au sérieux ou encore de le laisser mourir?

Le sénateur MacDonald: Eh bien, c'est —

M. Spicer: Un an environ?

Le sénateur MacDonald: Oui, eh bien, permettez-moi. Les fonds sont fournis à Radio-Canada par l'entremise de cet accord de contribution, comme ils l'appellent, et le mécanisme de cinq ans doit prendre fin en 1995-1996.

Je suppose qu'il y a une question que je peux vous poser à propos de la Loi sur la radiodiffusion. Le paragraphe 46(2) du projet de loi C-40, la Loi sur la radiodiffusion, qui a servi à faire une perte de RCI il y a quelques années, prévoit que:

La société ... fournira un service international...

On pourrait dire qu'ils fournissent un service international aujourd'hui. Je suppose que c'est vrai, au sens strict. Mais qu'advient-il quand il n'y a plus d'argent et qu'ils ne fournissent plus de service? Tout ce qu'ils ont à faire, je suppose, c'est de modifier la Loi sur la radiodiffusion.

M. Spicer: J'espère que nous n'en serons jamais là. J'espère que tout ne dépendra pas d'un point de détail comme celui-là. Je crois que nous devons faire valoir le mérite intrinsèque et bien établi de RCI, faire passer le message clairement et de façon évocatrice et imaginative, et le produit se vendra lui-même. Il faut que ce soit la toute première urgence pour l'année à venir, s'il reste encore 18 mois avant que le couperet ne tombe. C'est vraiment par là qu'il faut commencer, à mon avis, ensuite, une fois que nous aurons obtenu de solides appuis au pays... Quant aux politiciens, vous le savez mieux que moi, ils ne réagissent pas tant aux pressions directes qu'aux votes, et à ce qu'ils lisent dans les journaux. C'est pourquoi les gens de la RCI devraient faire la manchette. Ils recueillent le témoignage et l'anecdote, mettent en ondes la personnalité, la voix étrangère qui raconte l'histoire; une histoire brûlante d'actualité et extrêmement accrocheuse et intéressante à lire. À ce moment-là, RCI fait sa propre promotion sur quelques mois.

Au bout de cette période-là, vous demandez que le financement soit triplé — et j'ai vu votre réaction quand j'ai dit «triplé», mais j'étais sérieux. Je crois vraiment que c'est le strict minimum pour que le Canada soit sérieux dans le domaine, comme il devrait l'être. Nos émetteurs sont nettement inférieurs à ceux du Ghana, par exemple, et ils le sont depuis l'époque de Nkruma. Je ne sais pas si nous utilisons encore des tubes à vide à Sackville ou s'ils ont été remplacés. Tout de même, je crois que la demande de fonds doit être faite à la fin de la période. On ne peut attendre de gouvernements qui cherchent des façons de réduire leur budget de 15 millions de dollars qu'ils fournissent 50 millions de dollars, mais ils pourraient le faire si on les assomme dans 18 mois, à la suite d'une campagne magistrale.

[Texte]

I believe passionately in this crusade. I did not come here to tell jokes. I really believe, as I said earlier, that it would be criminal to let RCI go. Just criminally stupid, is the best definition I can come up with. We have to educate the politicians; we have to get the bureaucrats on side to understand what RCI can do. Since I have patted RCI a lot on the back for what it does overseas, I suppose in some ways the chickens are coming home to roost because, from a strategic point of view, when the CBC had responsibility for RCI, the people who actually ran RCI probably did not pay nearly enough attention to their budgetary side, if I can put it that way. They did not cultivate the constituency where their money came from, and that is really what I am saying: Turn it right around for the next year; keep doing the good things abroad, then get 80 per cent of your imagination going to protect the future.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Spicer. You have certainly lived up to your pre-billing of being a creative thinker. Perhaps the most difficult concept you have suggested to us is the one you just ended on, and that is: how do you get people, who do not go abroad but who pay the bills, interested in something that is happening outside their country? You have given us a few indications of how we can solve that problem, and your suggested solutions are creative.

As a closing question, I would go back to something Senator Spivak asked you. One of the things that is successful in the United States on TV is PBS, and you often see that such-and-such a programme is being brought to you by the Exxon Corporation, and so on. Senator Spivak was asking you whether you would consider asking the state and private broadcasters, such as PBS, perhaps to fund some of the RCI costs, in order to raise the amount to the \$45 million, or \$50 million you say RCI requires?

Mr. Spicer: If it came down to a question of losing RCI, yes, sure, I would do anything, including trying the tin-cup approach. However, I think that a well-informed, clear-headed Parliament and government would want to see RCI fully funded and neutrally funded, without strings, in the public interest. Also, I think it could somewhat diminish the dignity of this service overseas if it were commercialized, even with announcements.

However, if we could not complete this education job within a year or so, and manage to get the political establishment on side, and all parties — the bureaucracy, and so on — thrilled about increasing the budget, never mind saving it, then I would go to Plan B and say "Do not kill RCI; just give us a chance. Give us another year or so, and we will line up some kind of business package."

However, the parallel of that is that, in the meantime, you also must be convincing the chamber of commerce, revving them up to stand by with Plan B, and get the best business ideas you can. I am not sure that we can lean on the cable system for any more. Perhaps that might be Plan C. But I think you could get out and talk to the business community even now, telling them, "You may

[Translation]

Je crois passionnément à cette cause. Je ne suis pas venu ici pour raconter des blagues. Je crois vraiment, comme je l'ai dit plus tôt, qu'il serait criminel de laisser tomber RCI. Une stupidité criminelle — c'est la meilleure façon dont je puisse décrire cette réalité. Il nous faut éduquer les politiciens, faire comprendre aux bureaucrates ce que RCI peut faire. Comme je n'ai pas ménagé les éloges à l'endroit de RCI pour ce qu'il fait à l'étranger, je suppose que, d'une certaine façon, les bienfaits commencent à se concrétiser: du point de vue stratégique, à l'époque où Radio-Canada avait la responsabilité de RCI, les dirigeants de RCI ne prêtaient probablement pas assez d'attention aux budgets, s'il est possible de présenter les choses de cette façon. Ils ne cultivaient pas les sources de financement, et c'est ce que je dis vraiment: renversez la vapeur pour l'année à venir; continuez à bien faire à l'étranger, puis consacrez 80 p. 100 de votre imagination à la protection de l'avenir.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Spicer. Vous avez certainement été à la hauteur de votre réputation: vous avez une imagination créatrice. La notion la plus difficile est peut-être la dernière que vous avez mentionnée, soit: comment intéresser des gens qui ne vont pas à l'étranger, mais qui paient la facture, comment les intéresser à ce qui se passe à l'extérieur de leur pays? Vous nous avez donné quelques indications quant à la façon de résoudre ce problème, et, les solutions que vous avez proposées sont originales.

Dernière question — je reviendrais à quelque chose que le sénateur Spivak vous a demandé. Le réseau de télévision PBS est populaire aux États-Unis, et on y voit souvent que telle ou telle émission est diffusée grâce à la société Exxon, et cetera. Le sénateur Spivak vous demandait si vous envisageriez de demander aux diffuseurs de l'État et du secteur privé, comme PBS, de financer peut-être une partie de RCI, pour porter la somme aux 45 ou 50 millions qui sont nécessaires, selon vous?

M. Spicer: Si le sort de RCI en dépendait, oui, c'est sûr, je ferais n'importe quoi, même quémander. Quand même, je crois qu'un parlement et un gouvernement éclairé voudrait que RCI soit financé adéquatement par des sources neutres, sans condition, dans l'intérêt public. Par ailleurs, je crois que la dignité de ce service outre-mer serait réduite s'il était commercialisé, même avec des annonces.

Toutefois, si nous ne pouvons mener à terme cette campagne d'éducation en un an et faire en sorte que l'establishment politique et tous les partis — la bureaucratie et ainsi de suite — soient tout à fait stimulés à l'idée d'accroître le budget et non seulement de sauver RCI, j'opterais alors pour le plan B et je dirais: «N'éliminez pas RCI; donnez-nous seulement une chance. Donnez-nous un an environ, et nous allons vous présenter un plan d'affaires.»

Tout de même, parallèlement, en même temps, vous devez aussi convaincre la Chambre de commerce, la préparer à la défense du plan B et obtenir les meilleures idées possibles. Je ne suis pas sûr qu'on puisse s'en remettre encore aux câblodistributeurs. Ce serait peut-être le plan C. Mais je crois qu'il serait possible de s'adresser au milieu des affaires, même aujourd'hui, et

[Text]

have to be Plan B, and here is why. It will help your exports, and bring investment, and all of that good stuff."

The Chairman: Again, thank you very much, Mr. Spicer. As Senator Spivak said, you have been a breath of fresh air, and we deeply appreciate your taking personal time to come here today. It has been deeply appreciated.

Mr. Spicer: I am very honoured to be here. Thank you very much, Mr. Chairman.

The Chairman: If there is no further business to come before this committee at this time, we will adjourn.

The committee adjourned.

[Traduction]

leur dire: «Le plan B, c'est peut-être vous. Voici la raison: vous aurez plus d'exportations, vous attirerez les investissements et vous aurez toutes sortes de bonnes choses.»

Le président: Encore une fois, merci beaucoup, monsieur Spicer. Comme le sénateur Spivak l'a dit, vous êtes comme une bouffée d'air frais, et nous apprécions au plus haut point le fait que vous ayez mis de côté personnellement de votre temps pour venir ici aujourd'hui. Nous l'apprécions au plus haut point.

M. Spicer: Je suis très honoré d'être ici. Merci beaucoup, monsieur le président.

Le président: Si le comité n'a pas d'autre point à débattre pour le moment, la séance est levée.

Le comité suspend ses travaux.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
Ottawa, Canada K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communication Canada — Édition
Ottawa, Canada K1A 0S9

WITNESS—TÉMOIN

Mr. Keith Spicer

M. Keith Spicer



First Session
Thirty-fifth Parliament, 1994

Première session de la
trente-cinquième législature, 1994

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

Chairman:
The Honourable DONALD H. OLIVER, Q.C.

Président:
L'honorable DONALD H. OLIVER, c.r.,

Wednesday, June 8, 1994

Le mercredi 8 juin 1994

Issue No. 7

Fascicule n° 7

Second Proceedings on:
Report of the National Transportation Act
Review Commission

Deuxième fascicule concernant:
Rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les
transports nationaux

INCLUDING:
THE SECOND, THIRD AND FOURTH
REPORTS OF THE COMMITTEE

Y COMPRIS:
LES DEUXIÈME, TROISIÈME ET QUATRIÈME
RAPPORTS DU COMITÉ

WITNESSES:
(See back cover)

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable DONALD H. OLIVER, Q.C., *Chairman*

The Honourable M. Lorne Bonnell, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams	* Lynch-Staunton
Atkins	(or Berntson)
Davey	MacDonald (<i>Halifax</i>)
* Fairbairn (or Molgat)	Petten
Forrestall	Roberge
Johnson	Spivak

* *Ex Officio Members*

(Quorum 4)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable DONALD H. OLIVER, c.r.,

Vice-président: L'honorable M. Lorne Bonnell

et

Les honorables sénateurs:

Adams	* Lynch-Staunton
Atkins	(ou Berntson)
Davey	MacDonald (<i>Halifax</i>)
* Fairbairn (ou Molgat)	Petten
Forrestall	Roberge
Johnson	Spivak

* *Membres d'office*

(Quorum 4)

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Wednesday, June 8, 1994
(9)

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, met this day in Room 520, Victoria Building, at 3:28 p.m., the Chairman, the Honourable Senator Donald H. Oliver, Q.C., presiding.

Members of the Committee present: The Honourable Senators Adams, Atkins, Bonnell, Davey, Oliver, Petten, and Spivak. (7)

Other Senators present: The Honourable Senators Nolin and Buchanan. (2)

In attendance: Mr. John Christopher and Mr. Dan Shaw from the Research Branch of the Library of Parliament.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

WITNESSES:

From the Coal Association of Canada:

Mr. Gordon Ulrich, Chairman;

Mr. Donald O. Downing, President.

From Bombardier:

Mr. Pierre MacDonald, Vice-President, TGV Project (High Speed Rail).

Pursuant to the Order of Reference of Pursuant to its Order of Reference of March 17, 1994, the Committee continued its study on the report of the National Transportation Act Review Commission.

Mr. Downing and Mr. Ulrich made a statement and answered questions.

Mr. MacDonald made a statement and showed a video presentation on the TGV system and answered questions.

Report of the Steering Committee

The Chairman presented the report of the Steering Committee meeting of June 7, 1994, which contained the following recommendations:

Lightstation Study

After discussion the Steering Committee agreed that before the Standing Committee makes a final decision on how to proceed with the study it:

- 1) should hear the Minister of Transport on June 22, 1994;
- 2) obtain details regarding the time, form and location of the Coast Guard's announced consultations with respect to the process of destaffing lightstations.

It was further agreed that:

- 3) the Committee's visit to British Columbia take the form of a fact-finding mission and not the form of public hearings;
- 4) the Committee's fact finding mission not exceed five days including travel for Senators to British Columbia;

PROCÈS-VERBAL

OTTAWA, le mercredi 8 juin 1994
(9)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui dans la salle 520, immeuble Victoria, à 15 h 28, sous la présidence de l'honorable sénateur Donald H. Oliver, c.r. (*président*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Atkins, Bonnell, Davey, Oliver, Petten et Spivak. (7)

Autres sénateurs présents: Les honorables sénateurs Nolin et Buchanan. (2)

Présents: M. John Christopher et M. Dan Shaw, du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement.

Également présents: Les sténographes officiels du Sénat.

TÉMOINS:

De la «Coal Association of Canada»:

M. Gordon Ulrich, président du conseil;

M. Donald O. Downing, président.

De Bombardier:

M. Pierre MacDonald, vice-président, Projet TGV (train grande vitesse).

Conformément à son ordre de renvoi du 17 mars 1994, le comité poursuit son étude du rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux.

M. Downing et M. Ulrich font un exposé et répondent aux questions.

M. MacDonald fait un exposé, montre un vidéo sur le TGV et répond aux questions.

Rapport du comité de direction

Le président présente le rapport de la réunion du 7 juin 1994 du Comité de direction, lequel contient les recommandations suivantes:

Étude des phares

Après discussion, le Comité de direction est d'accord pour dire que, avant que le Comité permanent prenne une décision finale sur la façon de procéder à cette étude:

- 1) il devrait entendre le ministre des Transports le 22 juin 1994;
- 2) il devrait obtenir des précisions sur les consultations annoncées par la Garde côtière au sujet du processus d'automatisation des phares, soit l'endroit où elles auront lieu et la forme et le temps qu'elles prendront.

Il est également décidé que:

- 3) la visite du comité en Colombie-Britannique prenne la forme d'une enquête plutôt que celle d'audiences;
- 4) l'enquête du comité ne dépasse pas cinq jours, incluant le déplacement des sénateurs en Colombie-Britannique;

[Text]

5) that the delegation to British Columbia consist of three Conservative members and two Liberal members of the Committee.

Radio Canada International

It was agreed to prepare and distribute to the members of the Steering Committee, a draft copy of the report after Mr. Keith Spicer's testimony on June 7, 1994 with a view to submitting a report to the Senate before the Senate rises in June.

The Honourable Senator Bonnell proposed — That the report of the meeting of the Steering Committee be adopted.

The question being put on the motion, —

It was resolved in the affirmative.

The Committee viewed a video presentation of a CBC Newsworld Broadcast from June 8, 1994 on the subject of destaffing of Lightstations.

At 5:50 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

[Traduction]

5) la délégation qui se rendra en Colombie-Britannique soit composée de trois députés conservateurs et de deux députés libéraux.

Radio-Canada International

Il est décidé de préparer et de distribuer aux membres du Comité de direction une ébauche du rapport après le témoignage de M. Keith Spicer, le 7 juin 1994, en vue de présenter un rapport au Sénat avant qu'il ne s'ajourne en juin.

L'honorable sénateur Bonnell propose — Que le rapport de la réunion du Comité de direction soit adopté.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le comité regarde une présentation vidéo du bulletin de nouvelles de SRC, du 8 juin 1994, sur la question de l'automatisation des phares.

À 17 h 50, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

Le greffier du comité

Tōnu Onu

Clerk of the Committee

REPORTS OF THE COMMITTEE

TUESDAY, June 7, 1994

The Standing Senate Committee on Transport and Communications has the honour to present its

SECOND REPORT

Your Committee, which was authorized by the Senate on Thursday, March 17, 1994 to examine and report upon the report of the National Transportation Act Review Commission, entitled *Competition in Transportation, Policy and Legislation in Review*, tabled in the Senate on March 23, 1993 (Sessional Paper No. 323-912), and other matters relating thereto, respectfully requests that it be empowered to adjourn from place to place outside and within Canada, and to engage the services of such counsel and technical, clerical and other personnel as may be necessary for the purpose of such examination.

Pursuant to Section 2:07 of the Procedural Guidelines for the Financial Operation of Senate Committees, the budget submitted to the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration and the report thereon of that Committee are appended to this report.

Respectfully submitted,

TUESDAY, June 7, 1994

The Standing Senate Committee on Transport and Communications has the honour to present its

THIRD REPORT

Your Committee, which was authorized by the Senate on Tuesday, March 15, 1994, to examine and report upon the mandate and funding of Radio Canada International, respectfully requests approval of its proposed budget.

Pursuant to Section 2:07 of the Procedural Guidelines for the Financial Operation of Senate Committees, the budget submitted to the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration and the report thereon of that Committee are appended to this report.

Respectfully submitted,

TUESDAY, June 7, 1994

The Standing Senate Committee on Transport and Communications has the honour to present its

FOURTH REPORT

Your Committee, which was authorized by the Senate on Monday, March 21, 1994, to examine the mandate of the staffed lightstations to determine whether their role should be expanded to accommodate the increase in the number of marine users, in light of the expansion in the number in recreational users, keeping marine safety in mind, and the current restructuring of Canadian Coast Guard, respectfully requests that it be empowered to adjourn from place to place outside and within Canada, and to

RAPPORTS DU COMITÉ

Le MARDI 7 juin 1994

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

DEUXIÈME RAPPORT

Votre Comité, autorisé par le Sénat le jeudi 17 mars 1994 à étudier, pour en faire rapport, le rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, intitulé *La concurrence dans les transports, regard sur la politique et la législation*, déposé au Sénat le 23 mars 1993 (document parlementaire n° 323-912) et d'autres questions connexes, demande respectueusement que le Comité soit autorisé à se déplacer d'un endroit à l'autre au Canada et à l'étranger, et à retenir les services d'avocats, de conseillers techniques et de tout autre personnel jugé nécessaire aux fins de son enquête.

Conformément à l'article 2:07 des Directives régissant le financement des Comités du Sénat, le budget présenté au Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration ainsi que le rapport s'y rapportant, sont annexés au présent rapport.

Respectueusement soumis,

Le MARDI 7 juin 1994

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

TROISIÈME RAPPORT

Votre Comité, autorisé par le Sénat le mardi 15 mars 1994 à étudier, pour en faire rapport, le mandat et le financement de Radio-Canada International, demande respectueusement que le budget proposé soit approuvé.

Conformément à l'article 2:07 des Directives régissant le financement des Comités du Sénat, le budget présenté au Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration ainsi que le rapport s'y rapportant, sont annexés au présent rapport.

Respectueusement soumis,

Le MARDI 7 juin 1994

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

QUATRIÈME RAPPORT

Votre Comité, autorisé par le Sénat le lundi 21 mars 1994 à étudier, pour en faire rapport, le mandat des phares gardés afin de déterminer si leur rôle doit être accru pour répondre à une circulation maritime croissante, étant donné l'augmentation du nombre des plaisanciers et compte tenu de la sécurité maritime et de la restructuration de la Garde côtière canadienne actuellement en cours, demande respectueusement que le Comité soit autorisé à se déplacer d'un endroit à l'autre au Canada et à l'étranger, et à

[Text]

engage the services of such counsel and technical, clerical and other personnel as may be necessary for the purpose of such examination.

Pursuant to Section 2:07 of the Procedural Guidelines for the Financial Operation of Senate Committees, the budget submitted to the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration and the report thereon of that Committee are appended to this report.

Respectfully submitted,

[Traduction]

retenir les services d'avocats, de conseillers techniques et de tout autre personnel jugé nécessaire aux fins de son enquête.

Conformément à l'article 2:07 des Directives régissant le financement des Comités du Sénat, le budget présenté au Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration ainsi que le rapport s'y rapportant, sont annexés au présent rapport.

Respectueusement soumis,

Le président,

Donald H. Oliver, Q.C.

Chairman

EVIDENCE

OTTAWA, Wednesday, June 8, 1994

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 3:15 p.m. to continue its study on the report of the National Transportation Act Review Commission, entitled Competition in Transportation, Policy and Legislation in Review.

Senator Donald H. Oliver (*Chairman*) in the Chair.

The Chairman: Honourable senators, there are three items on the agenda for this afternoon. First, we will hear from the Coal Association of Canada; following that we will hear from Bombardier. The Coal Association of Canada is today represented by Mr. Gordon Ulrich, Chairman, and Mr. Donald O. Downing, President. They were kind enough to send us information, which has now been circulated to all committee members, outlining some of their concerns in relation to transportation issues.

Gentlemen, I would like you to make a brief presentation following which we will ask you a few questions.

Mr. Donald O. Downing, President, The Coal Association of Canada: Thank you very much. It is a pleasure to appear before the committee on behalf of the Coal Association. My name is Don Downing and I am the President of the Coal Association of Canada. We are the national organization representing most of the coal producers in Canada, as well as certain coal burning utilities in the provinces of Alberta and Nova Scotia. We are also the suppliers of transportation services and goods and services to the industry across the country.

I am joined here by Gordon Ulrich, President and CEO of Luscar Limited, an important Canadian coal producer. Gordon is also the Chairman of the Coal Association for 1994-95. What I would like to do is to prepare a context for the comments that Gordon will make on the transportation sector, to give you a thumbnail overview of the Canadian coal industry, and I can do that very quickly by using overheads.

(*A slide presentation followed*)

First of all, the coal in the world is certainly the largest available resource of energy fuel that we have, and world reserves of coal represent over 75 per cent of fossil fuel reserves in the world. Another characteristic of coal in the world is its widespread occurrence, which makes it easily developable in many nations. In terms of years of productive capacity, you will notice that coal outstrips the other major fossil fuels by a wide margin; over 200 years of coal reserves are available compared to 40 to 50 years of petroleum and natural gas.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mercredi 8 juin 1994

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit, ce jour, à 15 h 15, pour poursuivre son étude du rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux intitulé «La concurrence dans les transports, Regard sur la politique et la législation».

Le sénateur Donald H. Oliver (*président*) occupe le fauteuil.

Le président: Honorables sénateurs, nous avons trois questions à l'ordre du jour de notre réunion de cet après-midi. Nous commencerons par entendre l'Association charbonnière canadienne, après quoi ce sera le tour de Bombardier. L'Association charbonnière canadienne est représentée, aujourd'hui, par M. Gordon Ulrich, président du conseil d'administration et M. Donald O. Downing, président. L'association a eu l'amabilité de nous envoyer de l'information que nous sommes en train de distribuer à tous les membres du comité. Dans cette documentation, elle expose certaines de ses préoccupations à l'égard du transport.

Messieurs, je vais vous demander de nous faire un bref exposé, et ensuite nous vous poserons quelques questions.

M. Donald O. Downing, président, Association charbonnière canadienne: Merci beaucoup. C'est avec plaisir que nous comparaissons devant votre comité au nom de l'Association charbonnière. Je m'appelle Don Downing et je suis le président de l'Association charbonnière canadienne. Nous sommes l'organisme national qui représente la plupart des producteurs de charbon du Canada ainsi que certaines compagnies d'électricité de l'Alberta et de Nouvelle-Écosse qui brûlent du charbon. Nous fournissons également des services de transport ainsi que des biens et services à l'industrie canadienne.

Je suis accompagné de Gordon Ulrich, président et chef de la direction de Luscar Limited, un important producteur de charbon canadien. Gordon est également le président du conseil d'administration de l'Association charbonnière pour 1994-1995. En fait, je voudrais préparer le contexte des observations que Gordon va vous faire au sujet du secteur du transport, afin de vous donner un aperçu général de l'industrie charbonnière canadienne et je pourrai le faire très rapidement au moyen de diapositives.

(*Présentation de diapositives*)

Tout d'abord, le charbon est certainement la source de combustible la plus importante au monde et les réserves mondiales de charbon représentent plus de 75 p. 100 des réserves de combustibles fossiles mondiales. Une autre caractéristique du charbon est qu'on en trouve un peu partout sur la planète si bien que de nombreux pays peuvent facilement l'exploiter. Pour ce qui est du nombre d'années de capacité productive, vous remarquerez que le charbon l'emporte de loin sur les principaux autres combustibles fossiles; les réserves de charbon peuvent durer plus de 200 ans contre 40 à 50 ans pour le pétrole et le gaz naturel.

[Text]

Coal is widely used to generate electricity in the world, and approximately 40 per cent of all electricity generated in the world is generated by using coal as a fuel. This is a growing portion for coal. We expect that coal will be producing approximately 50 per cent of the world's electricity by the end of this decade. Likewise in Canada, coal reserves are very extensive. We have, as this slide shows, 70 per cent or more of all hydrocarbon reserves in Canada represented by coal. That compares to conventional crude oil and natural gas of approximately one per cent. The other major energy reserve that is widely referenced is the oil sands in Western Canada, but coal is present in much larger quantities compared to the oil sands.

In terms of electricity production in Canada, coal is used as a fuel to generate 17 per cent of all electricity in Canada. That varies from province to province; in Alberta, for instance, it would be over 80 per cent. The other provinces that have a strong reliance on coal as a fuel to generate electricity include Nova Scotia, New Brunswick, Ontario, Saskatchewan, and to a lesser extent, Manitoba.

Briefly, in order to set the transportation scene, you can see where the coal-bearing basins are in Canada, in the east and the west. These would be the geological areas where the coal reserves exist.

There are 27 operating coal mines in Canada coast-to-coast from Cape Breton Island to Vancouver Island. This map would indicate where they are located. There is a large concentration of coal mines in the west. They produce coal for local electricity generation and also for export.

Looking at the export scene, I will present you with this map of the Western Canadian coal operations. The coal operations that exist in the central part of Alberta are used to generate local electricity. There are 12 operating mines in the mountain regions of Alberta and British Columbia that are export mines, and you can see their relationship to the railway infrastructure. CP and CN serve the operating mines and move the coal to the coast for export. Western Canadian coal moves interprovincially as well.

To summarize the overview, I will use this map of Canada to show the major coal flows. In 1993, 28 million tonnes of coal were exported from western ports, with something in excess of three million tonnes moving eastbound from the west. Then there is a modest amount of coal, about one million tonnes, exported from the Province of Nova Scotia. The westbound exports and the interprovincial movement of coal are all rail based; so we have in excess of 30 million tonnes of coal moving annually by rail.

That is an indication of the importance of transportation to the coal industry in Canada and it is why we have a concern about transportation issues.

[Traduction]

Le charbon est largement utilisé pour produire de l'électricité et environ 40 p. 100 de toute l'électricité consommée mondialement est générée à partir du charbon. La part de ce combustible ne cesse d'augmenter. Nous nous attendons à ce que le charbon serve à produire environ 50 p. 100 de l'électricité mondiale d'ici la fin de cette décennie. Au Canada également, les réserves de charbon sont très importantes. Comme cette diapositive le montre, la houille représente 70 p. 100 ou plus de toutes les réserves d'hydrocarbures du Canada. À titre de comparaison, le pétrole brut conventionnel et le gaz naturel ne constituent que 1 p. 100 environ de ces réserves. Les sables bitumineux de l'Ouest sont une autre réserve de ressources énergétiques dont on parle souvent, mais le charbon est présent en quantité beaucoup plus importante que les sables bitumineux.

En ce qui concerne la production d'électricité au Canada, 17 p. 100 de toute l'électricité du pays est produite à partir du charbon. Ce pourcentage varie d'une province à l'autre; en Alberta, par exemple, il s'agit de plus de 80 p. 100. Les autres provinces qui se servent beaucoup de houille pour produire de l'électricité sont la Nouvelle-Écosse, le Nouveau-Brunswick, l'Ontario, la Saskatchewan et, dans une moindre mesure, le Manitoba.

En deux mots, pour placer la question du transport dans son contexte, vous pouvez voir où se trouvent les bassins houillers du Canada, dans l'Est et dans l'Ouest. Ce sont les régions géologiques où se trouvent les réserves de charbon.

Il y a au Canada 27 mines de charbon en exploitation entre l'Île du Cap-Breton et l'Île de Vancouver. Cette carte indique leur emplacement. Il y a une importante concentration de mines de charbon dans l'Ouest. Leur production sert à générer de l'électricité pour le marché local et elle est également exportée en partie.

En ce qui concerne les exportations, je vais vous présenter cette carte des mines de charbon de l'Ouest. Celles du centre de l'Alberta servent à produire de l'électricité. Il y a 12 mines en exploitation dans les régions montagneuses de l'Alberta et de la Colombie-Britannique dont la production est exportée et vous pouvez voir leurs liens avec le réseau ferroviaire. Le CP et le CN desservent les mines en transportant le charbon jusqu'à la côte, vers les marchés d'exportation. Le charbon de l'Ouest est également transporté d'une province à l'autre.

Pour résumer, je vais me servir de cette carte du Canada afin de vous montrer les principaux mouvements du charbon. En 1993, 28 millions de tonnes ont été exportées à partir des ports de l'Ouest et plus de trois millions de tonnes ont été transportées vers l'est du pays. Vous avez ensuite une quantité de charbon modeste, d'environ un million de tonnes, qui ont été exportées à partir de la Nouvelle-Écosse. Les exportations vers l'Ouest ainsi que le transport d'une province à l'autre se font entièrement par rail; le chemin de fer nous permet donc de transporter, chaque année, plus de 30 millions de tonnes de charbon.

Cela vous donne une idée de l'importance que le transport revêt pour l'industrie charbonnière canadienne et des raisons pour lesquelles les questions touchant le transport nous intéressent.

[Texte]

Our total production in Canada in 1993 was approximately 70 million tonnes of coal per year. Employment exceeds 10,500 people directly. We have done studies which indicate pretty solidly that we have a three-to-one ratio in terms of generating indirect jobs from our industry; so there are 31,000 people at least involved indirectly in the coal industry and the transportation sector and also supplying goods and services to the industry.

The total value of coal production in Canada is approximately \$3 billion per year; \$1.8 to \$2 billion per year comes from the export of our high quality metallurgical coal and thermal coal used to generate electricity.

We have been through some tough times in the recent past. Oversupply in the international market has been driving the price down over time. Mine bankruptcies and exits from the industry have led to rationalizations and a decrease in the number of participants in the industry. We have had a significant restructuring over the last few years. However, the remaining production has a very strong ownership base and the mines have become increasingly efficient over time.

This year, coal production in Canada for export will once again reach close to 30 million tonnes so that we are closing in once again on the historic peak, in excess of 30 million tonnes, which was established in 1991.

I think at this stage I will ask Gordon to move right into an oral presentation of the transportation issues that are of concern to the industry, and then we will be pleased to entertain questions or discussion after that.

Mr. Gordon Ulrich, Chairman, The Coal Association of Canada: In terms of volume, coal is the single largest commodity carried by the Canadian railways. In 1993, approximately 31 million tonnes of coal produced in Canada were carried on the three domestic railways — being CP Rail, CN North America and B.C. Rail. Of this total, the lion's share, 29 million tonnes, was exported. Approximately 85 per cent of these exports were metallurgical coal.

Interprovincial rail shipments totalled three million tonnes in 1993 made up mainly of thermal coal shipments from the three western provinces to Manitoba and Ontario. The remaining one million tonnes of export production is close to tide water and does not move by rail.

Coal production and rail transportation in this country depend heavily on each other, more so than in any other producer-supplier relationship that we can imagine. The shippers have no alternative transportation mode to serve the needs of the volume base provided by coal to the railways. It is essential to provide them with the economies of scale necessary to operate such large and spread-out rail systems in the west.

In spite of this dependence, the cost of rail transportation is high relative to the value of the commodity, and in fact rail transportation is the single largest cost element in the export-coal-supply chain.

[Translation]

En 1993, notre production totale, au Canada, a été d'environ 70 millions de tonnes. L'industrie charbonnière emploie directement plus de 10 500 personnes. Nous avons réalisé des études qui indiquent toutes que notre secteur crée trois emplois indirects pour chaque emploi direct; par conséquent, au moins 31 000 personnes travaillent indirectement dans l'industrie charbonnière, le secteur du transport ou la fourniture de biens et services à l'industrie.

La valeur totale de la production houillère canadienne est d'environ 3 millions de dollars par an; les exportations de charbon métallurgique et thermique de haute qualité qui sert à produire de l'électricité nous rapportent chaque année entre 1,8 et 2 milliards de dollars.

Nous avons traversé des moments difficiles ces dernières années. La surproduction sur le marché international a fait baisser les prix. La faillite et la fermeture de mines ont entraîné une rationalisation et une diminution du nombre de participants dans ce secteur. Nous avons procédé à une importante restructuration ces dernières années. Cependant, la production restante repose sur des bases très solides et les mines ont augmenté leur efficacité avec le temps.

Cette année, la production houillère à destination des marchés d'exportation atteindra de nouveau près de 30 millions de tonnes si bien que nous nous rapprochons encore du record de plus de 30 millions de tonnes établi en 1991.

Je vais maintenant demander à Gordon de vous faire un exposé oral sur les questions de transport qui intéressent notre secteur, après quoi nous nous ferons un plaisir de répondre à vos questions.

M. Gordon Ulrich, président du conseil d'administration, Association charbonnière canadienne: Sur le plan du volume, le charbon est la principale marchandise que transportent les chemins de fer canadiens. En 1993, environ 31 millions de tonnes de houille produite au Canada ont été transportées par les trois chemins de fer nationaux soit le CP, le CN et B.C. Rail. Sur ce volume total, la part du lion, 29 millions de tonnes, ont été exportées. Environ 85 p. 100 de ces exportations étaient du charbon métallurgique.

En 1993, trois millions de tonnes de charbon ont été expédiées, par chemin de fer, vers d'autres provinces. Il s'agissait surtout de charbon thermique en provenance des trois provinces de l'Ouest et à destination du Manitoba et de l'Ontario. Le million de tonnes restant de charbon destiné à l'exportation est extrait à proximité de la mer et n'est donc pas transporté par rail.

La production houillère et le transport ferroviaire dépendent énormément l'un de l'autre et leur interdépendance est beaucoup plus marquée que pour toute autre association entre producteurs et fournisseurs. Les expéditeurs n'ont pas d'autre moyen de transport à leur disposition pour acheminer de tels volumes. Ils ont absolument besoin des économies d'échelle nécessaires pour exploiter des réseaux ferroviaires aussi étendus dans l'Ouest.

Malgré cette interdépendance, le coût du transport ferroviaire est élevé par rapport à la valeur de la marchandise et, en fait, c'est le transport par rail qui représente le maillon le plus coûteux de la chaîne entre le fournisseur de charbon et le marché d'exportation.

[Text]

The points noted demonstrate the importance of the railways to the Canadian coal industry. The economic viability of the rail carriers and their continued capability to deliver world-class service is essential to the ability of coal exporters to compete and is a key variable to the long-term survival of the export-coal sector.

Rail issues are high on the national agenda at this time and, because of this interdependence, we take a keen interest in related policy issues. There exist three individual areas where action can be taken: increased labour efficiency; plant rationalization, and taxation market. I would like to comment briefly on each of these.

We are aware of the railroads' efforts to reduce their workforce and increase productivity. We are also aware of the fact union negotiations in 1994 are ongoing. We can only encourage the railways to continue to do what they can with their people to be more productive.

Plant rationalization, similarly, to the extent that it reduces long-term unit cost, is encouraged. The issue with respect to which the government has the greatest potential role to play is transportation taxation. Recent studies, like the Round Table on a Vancouver Gateway, 1992, and the reports sponsored by the Transportation Association of Canada, 1993, reiterate that Canadian railways are taxed more heavily than railways in the United States, by as much as 54 per cent.

Governments at various levels in Canada levy taxes on the railways that ultimately form part of the cost structure that affects railways. Provinces assess fuel taxes at varying levels, while in British Columbia municipalities assess taxes on rail right-of-way and structures. These levies have the effect of restraining trade interprovincially and internationally.

The Coal Association of Canada is working with provincial governments and municipal governments to address tax issues at these levels.

Among the taxes levied by the federal government, the coal industry feels the fuel industry is an area that can be addressed immediately. The original intent of fuel taxes was to raise funds for highway maintenance. The irony is that the railways maintain their own right-of-way and track. The fuel tax should be reduced or eliminated.

I noted in the *Canadian Press* this past weekend that the Minister of Transport wishes to eliminate certain rail-rate subsidies in Canada, particularly those related to grain. As well, interprovincial trade barriers are being actively discussed. Surely, it would seem to be appropriate to reduce railway taxation at that level, enabling a reduced rate structure concurrent with the elimination of support for such industries.

[Traduction]

Ce qui précède démontre combien les chemins de fer sont importants pour l'industrie charbonnière canadienne. La viabilité économique des chemins de fer et leur capacité continue à assurer un service de calibre international sont essentielles pour permettre aux exportateurs de charbon de soutenir la concurrence et c'est l'un des facteurs clés qui détermineront la survie à long terme du secteur des exportations de charbon.

Les questions ferroviaires sont jugées prioritaires au niveau national, pour le moment, et en raison de cette interdépendance, nous nous intéressons de très près à la politique à cet égard. Il y a trois domaines dans lesquels des mesures pourraient être prises: l'augmentation de l'efficacité de la main-d'oeuvre; la rationalisation des installations et la fiscalité. J'aimerais parler brièvement de chacun de ces aspects.

Nous savons que les chemins de fer déploient des efforts pour réduire leur main-d'oeuvre et accroître leur productivité. Nous savons également que les négociations collectives sont en cours. Nous pouvons seulement inciter les compagnies ferroviaires à faire ce qu'elles peuvent pour rendre leur main-d'oeuvre plus productive.

Nous sommes également pour la rationalisation des installations, dans la mesure où cela permettra de réduire les coûts unitaires à long terme. Le domaine dans lequel le gouvernement a le plus grand rôle à jouer est celui des taxes sur le transport. Des études récentes comme le rapport intitulé *Round Table on a Vancouver Gateway*, de 1992 et les rapports établis pour le compte de l'Association des transports du Canada, en 1993, réitèrent que les chemins de fer canadiens sont imposés plus lourdement que les chemins de fer américains, dans une proportion de 54 p. 100.

Les divers niveaux de gouvernement du Canada perçoivent des taxes sur les chemins de fer qui entrent dans les frais généraux de ces derniers. Les provinces imposent des taxes sur les carburants à divers niveaux et, en Colombie-Britannique, les municipalités perçoivent des taxes sur les emprises et les structures ferroviaires. Ces impôts ont pour effet de limiter le commerce interprovincial et international.

L'Association charbonnière canadienne travaille en collaboration avec les gouvernements provinciaux et municipaux pour régler les questions fiscales à ces niveaux.

En ce qui concerne les taxes perçues par le gouvernement fédéral, l'industrie charbonnière estime que le problème des taxes sur les carburants devrait être réglé immédiatement. Le but initial de ces taxes était de recueillir des fonds pour l'entretien des routes. En fait, les chemins de fer entretiennent eux-mêmes leurs emprises et leurs voies. La taxe sur les carburants devrait être réduite ou supprimée.

La Presse canadienne annonçait le week-end dernier que le ministre des Transports voulait éliminer certaines subventions aux tarifs ferroviaires surtout en ce qui concerne le transport du grain. On discute également des obstacles au commerce interprovincial. Il serait sans doute souhaitable de réduire les taxes imposées aux chemins de fer, ce qui leur permettrait d'offrir des tarifs réduits et de se passer de subventions.

[Texte]

In closing this discussion on rail transportation, it is difficult not to mention the matter of the proposed rail merger in Eastern Canada. If such action results in a lower overall cost of rail transportation in this country, it should be vigorously pursued, but not at the expense of other basic cost reduction and initiatives that are being actively worked on, as already mentioned.

As well, there exist certain provisions in the National Transportation Act, 1987, related to final-offer arbitration, confidential agreements, and other provisions which enable coal companies to achieve competitive rail rates even though they are largely captive on one of the railroads. Any move by the government to rationalize a transportation system, including a merger, should continue to uphold these very important principles.

Most of Canada's export coal travels through the West Coast. The largest volume of this coal moves through Robert's Bank, which is operated by Westshore Terminals under a lease from the Vancouver Port Corporation. There are in fact three ports on the West Coast handling this coal. Discussions are ongoing with the Vancouver Port Corporation regarding the reasonableness of historic lease charges in relation to both their cost base and the facilities utilized by the port operator. It is essential to the coal producers that each member of the value chain take no more than its proportionate share from the revenue pie.

While our prices have gone down, rail prices have more or less remained constant and port charges through Robert's Bank have increased. The situation is unacceptable. We are in a negotiation with the Vancouver Port Corporation and would like the opportunity to ask for your assistance should the result of these negotiations prove to be unacceptable from our perspective.

We have other key issues that are not transportation related with the federal and provincial governments. Would it be all right if I spent two minutes on those issues?

The Chairman: Sure.

Mr. Ulrich: These include green house gas stabilization. We are concerned about the implications of this for the Canadian economy, particularly if the country were to move unilaterally.

We are prepared to work towards a voluntary action plan of energy efficiency with industry and government. We are actively discussing this with both the natural resources and environment people and our members.

The second point is environmental regulation. We continue to support the concept of the single-window approach to environmental regulation and permitting. This is considered the most effective approach, but more work needs to be done with the provinces.

I just raise those points because they are the other issues that we are raising on our visit here. That really concludes the formal part of our presentation. If you have any questions or discussion, we would be most willing to participate.

[Translation]

Pour conclure ces remarques sur le transport ferroviaire, je me dois de mentionner le projet de fusion ferroviaire dans l'est du pays. Si cela se traduit par une réduction globale des tarifs de transport, il faudrait se diriger énergiquement dans cette voie, mais pas aux dépens des autres réductions de coût et des initiatives auxquelles on travaille activement et que j'ai déjà mentionnées.

D'autre part, il y a certaines dispositions de la Loi de 1987 sur les transports nationaux qui concernent l'arbitrage de l'offre finale, les contrats confidentiels et d'autres dispositions, qui permettent aux sociétés charbonnières d'obtenir des tarifs de transport ferroviaire compétitifs même si elles sont, en grande partie, captives d'un des chemins de fer. Toute mesure prise par le gouvernement en vue de rationaliser le réseau de transport, y compris une fusion, devrait rester fidèle à ces principes très importants.

La majeure partie du charbon canadien destiné aux marchés d'exportation est acheminée par la côte ouest. Elle passe principalement par Robert's Bank, qui est exploité par Westshore Terminals dans le cadre d'un bail de la société portuaire de Vancouver. En fait, il y a trois ports qui manutentionnent ce charbon sur la côte ouest. Les producteurs discutent actuellement avec la société portuaire de Vancouver au sujet des frais de location pour s'assurer qu'ils sont fonction du prix de revient et des installations utilisées. Il est essentiel, pour les producteurs de charbon, que chaque maillon de la chaîne ne prenne pas plus que sa juste part des recettes.

Pendant que nos prix ont diminué, les tarifs ferroviaires sont restés plus ou moins constants, mais les frais portuaires à Robert's Bank ont augmenté. La situation est inacceptable. Nous négocions actuellement avec la société portuaire de Vancouver et nous aimerions pouvoir vous demander votre aide si le résultat de ces négociations se révélait inacceptable pour nous.

D'autres questions importantes nous préoccupent, même si elles ne sont pas en rapport avec le transport. Me permettez-vous d'en parler brièvement?

Le président: Certainement.

M. Ulrich: Il s'agit notamment de la stabilisation des gaz à effet de serre. Nous craignons les conséquences de cette initiative pour l'économie canadienne, surtout si notre pays prend des mesures unilatérales.

Nous sommes prêts à collaborer, avec l'industrie et le gouvernement, à un plan d'action volontaire pour améliorer l'efficacité énergétique. Nous en discutons activement avec les responsables des ressources naturelles et de l'environnement ainsi qu'avec nos membres.

Il s'agit ensuite de la réglementation environnementale. Nous continuons à préconiser l'établissement d'un guichet unique à cet égard. C'est, selon nous, la solution la plus efficace, mais il reste du travail à faire avec les provinces.

Je voulais seulement en faire mention, car ce sont les autres questions que nous avons soulevées à l'occasion de notre visite à Ottawa. Voilà qui conclut notre exposé. Si vous avez des questions, nous sommes bien prêts à y répondre.

[Text]

The Chairman: Thank you very much for a very complete presentation. What kind of revenue is generated by the coal industry in Canada, just to give us some idea of the numbers?

Mr. Ulrich: Total revenues are \$3 billion a year and approximately \$2 billion of that is from export and \$1 billion is from the domestic utility electrical generation. If you look at those figures, the one billion really relates to just under 40 million tonnes of lower grade coal that is mined on the prairies used for electrical generation. The other 31 or 32 million tonnes is high grade metallurgical coal mainly and generates \$2 billion worth of revenue.

The Chairman: Just one more quick question, then I will call on Senator Bonnell and Senator Spivak and other senators. You have talked about the need that railways have now in terms of their rationalizations. You have talked about what governments would like to do by way of downsizing, rationalization and trying to get away from subsidies. What you did not talk about was any other alternative way of transporting your product.

Mr. Ulrich: There have been studies done on pipelining. I think trucking would be impractical, given the long distances that we have. The railroads use high-volume techniques. They are very close to state of the art and their costs are very competitive compared to trucking. I think it would be impractical to move the coal from Western Canada to the port via trucking.

If you have large volumes of coal you can move it via a pipeline, but you need very large volumes.

The Chairman: Have you looked at that? Have you looked at the pipeline?

Mr. Ulrich: Yes. I think the industry has looked at pipelines for many years. The problem, of course, is building the infrastructure required and having the contracts and the support in place from your customers to ensure that you get a return on that investment on a pipeline.

The Chairman: Senator Bonnell?

Senator Bonnell: Thank you, Mr. Chairman. One important aspect of the coal industry, or of using coal to generate electricity, is the effect on the environment. What are you doing in the coal industry to make sure that we do not pollute the air for the next generation?

Mr. Ulrich: Well, we use the latest techniques that are available for keeping sulphur and nitrous oxide emissions to the minimum. Our coals in Western Canada are among the lowest sulphur coals in the world. The coal at one of our mines is .22 per cent sulphur compared to the average Eastern U.S. coals which are probably between two and three per cent sulphur. Some of the Western Canadian coals can be burned without scrubbing, resulting in the same amount of emissions of sulphur dioxide as you would get from burning a blend of U.S. Coals using scrubbers. We have, I think, a competitive advantage in terms of the environmental aspects of our Western Canadian coals.

[Traduction]

Le président: Merci beaucoup pour cet exposé très complet. À combien se chiffrent les recettes de l'industrie charbonnière canadienne, pour que nous en ayons une petite idée?

M. Ulrich: Les recettes totales sont de trois milliards de dollars par an dont deux milliards proviennent du marché d'exportation et un milliard du charbon qui sert à produire de l'électricité au Canada. Si vous examinez ces chiffres de plus près, ce dernier milliard représente moins de 40 millions de tonnes de charbon de qualité inférieure en provenance des Prairies qui sert à la production d'électricité. Les 31 ou 32 millions de tonnes restants sont surtout du charbon métallurgique de haute qualité qui rapporte des revenus de deux milliards de dollars.

Le président: Une dernière brève question, après quoi je céderai la parole au sénateur Bonnell, au sénateur Spivak et à d'autres sénateurs. Vous avez mentionné la nécessité de rationaliser les chemins de fer. Vous avez parlé de ce que les gouvernements aimeraient faire en ce qui concerne la rationalisation et l'élimination des subventions. Toutefois, vous n'avez pas fait allusion à d'autres moyens de transporter votre produit.

M. Ulrich: On a étudié la possibilité de le transporter par pipe-line. Je crois que le camionnage ne serait pas pratique étant donné les grandes distances. Les chemins de fer peuvent transporter de gros volumes. Ils sont pratiquement à la fine pointe du progrès et leurs tarifs sont très compétitifs par rapport au camionnage. Je ne pense pas qu'il serait possible de transporter le charbon de l'Ouest jusqu'au port par camion.

Si vous avez de gros volumes de charbon, vous pouvez l'acheminer par pipe-line, mais il faut de très gros volumes.

Le président: Avez-vous examiné cette possibilité? Avez-vous songé au pipe-line?

M. Ulrich: Oui. Je pense que l'industrie examine cette possibilité depuis des années. Le problème, évidemment, c'est qu'il faut construire l'infrastructure requise et que vous devez obtenir des contrats et l'appui de vos clients pour être certains de rentabiliser votre pipe-line.

Le président: Sénateur Bonnell?

Le sénateur Bonnell: Merci, monsieur le président. L'un des aspects importants de l'industrie charbonnière ou de l'utilisation du charbon pour la production d'électricité est ses conséquences environnementales. Que fait l'industrie charbonnière pour veiller à ne pas polluer l'atmosphère pour les générations futures?

M. Ulrich: Nous nous servons des techniques les plus modernes pour réduire au maximum les émissions de soufre et d'oxyde nitreux. Notre charbon de l'Ouest est parmi les charbons dont la teneur en soufre est la plus faible. Le charbon de l'une de nos mines a 0,2 p. 100 de soufre alors que la teneur moyenne en soufre des charbons de l'est des États-Unis se situe probablement entre 2 et 3 p. 100. Certains des charbons de l'ouest du pays peuvent être brûlés sans lavage, ce qui donne la même quantité d'émissions d'anhydride sulfureux que si vous brûliez un mélange de charbons américains en vous servant de tours de lavage. Je pense que nous avons donc un avantage sur la concurrence du point de vue environnemental.

[Texte]

Senator Bonnell: Do you use scrubbers all the time when you are burning your coal as well as the American coal or any of the East Coast coal?

Mr. Ulrich: In Western Canada there are no scrubbers per se being used.

Senator Bonnell: Do you think the acid rain all blows over the east?

Mr. Ulrich: There is no acid rain dropped in Western Canada.

Senator Spivak: That is not true completely. Up north in Manitoba there is.

Senator Bonnell: If that is so, you may well be polluting the air.

I have another question. It seems to me that in Quebec they have their own rail line coming down from the north carrying iron ore to Seven Islands. Why could the CP, CN, or some of the airlines or other railroads not buy that? Or you people could do it and ship all your coal out of the ports on your own line.

Mr. Ulrich: In other words, maybe we should own the railroads?

Senator Bonnell: Not the railroads, but you could have your own rail line. Do that and let somebody else run it. I am talking about your freight of coal. From Alberta through the Rockies to the West Coast is only a short run. If you owned the line with all the millions of tonnes of coal, that would keep you pretty busy.

Mr. Ulrich: I think that is a good idea.

Senator Spivak: Do you want to be a partner?

Senator Bonnell: No. No, I do not want to pollute the air.

Senator Spivak: Not with the railroads.

Mr. Ulrich: Transportation is a strategic element of our business.

Senator Bonnell: Well, you have to have it.

Mr. Ulrich: One of the other ports actually is owned by a coalition I mentioned, Westshore Terminals and Robert's Bank. Neptune Terminals is in the inner harbour of Vancouver and it is owned by a consortium of shippers. In fact, it was considered a very strategic asset on the part of the shippers. It is not only a port for coal, it is a port for potash, agricultural pellets and inbound freight of phosphate rock, which is used by Share Gordon in producing fertilizer.

Senator Bonnell: Maybe you could carry enough extra freight on that same rail that you could make enough money to get your own all free.

[Translation]

Le sénateur Bonnell: Vous servez-vous toujours de tours de lavage quand vous brûlez votre charbon, le charbon américain ou le charbon de la côte est?

M. Ulrich: Dans l'Ouest, on ne se sert pas de tours de lavage proprement dits.

Le sénateur Bonnell: Pensez-vous que les pluies acides tombent uniquement dans l'Est?

M. Ulrich: Il n'y a pas de pluies acides dans l'ouest du Canada.

Le sénateur Spivak: Ce n'est pas tout à fait vrai. Il y en a dans le nord du Manitoba.

Le sénateur Bonnell: Si c'est le cas, vous polluez peut-être l'atmosphère.

J'ai une autre question. Je crois que le Québec a sa propre ligne de chemin de fer qui descend du Nord et qui transporte le minerai de fer jusqu'à Sept-Îles. Pourquoi le CP, le CN ou une compagnie d'aviation ou une autre compagnie de chemin de fer n'achèterait pas cette ligne? Ou ne pourriez-vous pas le faire vous-mêmes et expédier tout votre charbon vers les ports sur votre propre ligne.

M. Ulrich: Autrement dit, nous devrions peut-être devenir propriétaires des chemins de fer?

Le sénateur Bonnell: Pas des chemins de fer, mais vous pourriez avoir votre propre ligne ferroviaire. Achetez-la et laissez quelqu'un d'autre l'exploiter. Je parle du transport de votre charbon. De l'Alberta jusqu'aux Rocheuses et de là jusqu'à la côte ouest, la distance est relativement courte. Si vous étiez propriétaires de la ligne, étant donné les millions de tonnes de charbon que vous devez faire transporter, votre ligne serait pas mal occupée.

M. Ulrich: Je pense que c'est une bonne idée.

Le sénateur Spivak: Voulez-vous vous associer?

Le sénateur Bonnell: Non, je ne veux pas polluer l'atmosphère.

Le sénateur Spivak: Pas avec les chemins de fer.

M. Ulrich: Le transport est un élément stratégique de notre secteur d'activité.

Le sénateur Bonnell: Cela vous est indispensable.

M. Ulrich: En fait, l'un des autres ports appartient à un groupe que j'ai mentionné, Westshore Terminals et Robert's Bank. Neptune Terminals se trouve dans le port intérieur de Vancouver et il appartient à un consortium d'expéditeurs. En fait, ces derniers ont estimé que c'était là un investissement stratégique. C'est non seulement un port charbonnier, mais également un port pour la potasse, les engrais agricoles, de même que le phosphate que Share Gordon utilise pour fabriquer des engrais.

Le sénateur Bonnell: Peut-être pourriez-vous transporter suffisamment de marchandises supplémentaires sur cette ligne pour couvrir le coût d'acheminement de votre charbon.

[Text]

Mr. Ulrich: Well, I think that the concept of the coal companies owning or having some of the infrastructure is not a bad one, but I think there would probably be some barriers to setting that up, given the history of our transportation system and the fact that there is a lot of other freight that goes over those freight lines. We certainly would not be able to afford to put in another rail line dedicated to coal.

Senator Bonnell: What about either CP or CN? You could take over the one they do not want.

Mr. Ulrich: A third of our coal mines are captive to the CP, a third are captive to the CN and another third are captive to B.C. Rail on the northern system.

Senator Bonnell: Maybe, but a branch line will come up.

Mr. Ulrich: We are talking about some pretty big distances in the mountains, some horrendous costs involved and some very big costs on the part of the railways.

Senator Bonnell: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Senator Spivak?

Senator Spivak: I am very glad to hear you raise the issue of subsidies and taxes with regard to railways. Have you done any studies which compare the subsidies to roads and motor vehicles and trucking to the subsidies to the railroads?

I have a few other questions to ask you about the environmental issues. There is no question that shipping by rail is a much more environmentally friendly way of transporting goods than using trucks is, and yet we are busy phasing out the railroads wherever we can while the trucking industry is on the increase. I am not suggesting that there should not be a trucking industry, but the situation is unfair.

This question of unfairness was raised in some of our previous hearings in committee. I just wondered if you had had any studies done. I know there are some people here in Ottawa who just did a study on it. I wondered if you had a study on the comparative tax and subsidy advantages of trucking and highways versus the railways?

Mr. Downing: It would appear from a study commissioned by the Transportation Association of Canada, of which we have seen the results...

Senator Spivak: Was this just done recently?

Mr. Downing: It was a 1993 study that they had done for them by KPMG, the transportation consultants at Peat Marwick; it would appear that the railways pay between \$200 and \$300 million in fuel taxes and yet have the responsibility of maintaining their own rights-of-way and track. If the intention of fuel taxes is to go back into the infrastructure, the railway is not able to benefit from that. That would be one piece of analysis that we have seen.

With respect to which is the more efficient, the trucking industry does speak a lot about making their trains longer, and the

[Traduction]

M. Ulrich: Ce ne serait sans doute pas une mauvaise idée que les compagnies charbonnières possèdent une ligne de chemin de fer, du moins en partie, mais ce ne serait probablement pas facile à réaliser, étant donné l'histoire de notre réseau de transport et le fait que ces lignes transportent un tas d'autres marchandises. Nous n'aurions sans doute pas les moyens de construire une nouvelle ligne entièrement consacrée au charbon.

Le sénateur Bonnell: Qu'en est-il du CP ou du CN? Vous pourriez reprendre la ligne dont ils ne veulent pas.

M. Ulrich: Le tiers de nos mines de charbon sont les clients captifs du CP, le deuxième tiers, ceux du CN et le tiers restant ceux de C.B. Rail dans le Nord.

Le sénateur Bonnell: Peut-être, mais vous pourriez avoir un embranchement.

M. Ulrich: Il y a d'assez grandes distances à traverser dans les montagnes, ce qui représente des coûts énormes pour les chemins de fer.

Le sénateur Bonnell: Merci, monsieur le président.

Le président: Sénateur Spivak?

Le sénateur Spivak: Je me réjouis de vous entendre parler des subventions et des taxes sur les chemins de fer. Avez-vous fait des études comparatives des subventions accordées au réseau routier et au camionnage par rapport aux subventions dont bénéficient les chemins de fer?

J'ai quelques autres questions à vous poser au sujet de l'environnement. Il est certain que le chemin de fer est un mode de transport des marchandises beaucoup plus écologique que le camionnage et pourtant, nous sommes en train d'abandonner des lignes à qui mieux mieux pendant que le camionnage prend de l'expansion. Je ne dis pas que le camionnage n'a pas sa place, mais cette situation est injuste.

Cette question d'injustice a été soulevée lors d'audiences précédentes. Je me demande si vous avez fait faire des études à ce sujet. Je sais que certaines personnes viennent d'en réaliser une, à Ottawa. Je me demande si vous avez effectué une étude comparative des subventions au camionnage et au réseau routier par rapport aux subventions ferroviaires?

M. Downing: D'après une étude réalisée pour le compte de l'Association des transports du Canada, dont nous avons vu les résultats...

Le sénateur Spivak: C'est une étude récente?

M. Downing: Elle a été réalisée en 1993 par KPMG, les experts-conseils en transport de Peat Marwick. Il semblerait que les chemins de fer paient entre 200 et 300 millions de dollars en taxes sur les carburants, mais qu'ils doivent entretenir eux-mêmes leurs emprises et leurs voies. Si les taxes sur les carburants doivent servir à financer l'infrastructure, les chemins de fer n'en profitent pas. C'est une étude dont nous avons vu les conclusions.

Quant à savoir quel est le mode de transport le plus efficace, le secteur du camionnage parle beaucoup d'accroître la capacité de

[Texte]

trains have already accomplished that. Or the train is a fairly long truck, if you want to look at it the other way, so that has already been accomplished.

In our case, CN and CP have developed the unit-train concept to haul coal over the last 20 years to a world-class state, and at the moment the trains are carrying 110 to 115 cars and over 10,000 tonnes of coal, each movement, and that is probably about the limit of what is possible there.

Senator Spivak: You have seen the Minister of Transport. I read the speech that was just given in which he talks about eliminating all kinds of subsidies. Does that involve you or is it just VIA Rail?

Mr. Ulrich: We do not get any subsidies.

Senator Spivak: Right. I forgot that. Well, what about taxes then, talking about the railways as opposed to the coal industry?

Mr. Ulrich: In those published comments, the minister seemed to be talking about the subsidies paid to the grain sector. From our perspective, as an industry that does not receive any subsidies, but which pays taxes, we think that certainly a lot of progress can be made in terms of looking at the flow of funds, where taxes are paid and then given back to an industry.

If the Minister of Transport wants to look seriously at reducing subsidies and at the same time reducing tax levels, then we would be supportive of that type of initiative.

Senator Spivak: Okay.

The Chairman: Senator Spivak, may I ask one supplementary?

Senator Spivak: Sure, go ahead.

The Chairman: If the Canadian transportation or fuel tax were actually lowered and CN and CP in Eastern Canada were to merge, would B.C. coal be competitive with the U.S. coal that you showed in your chart as going into Ontario?

Mr. Downing: It would be more competitive. Western Canadian coal has retained a portion of the Ontario market for close to 20 years now, and I think that reductions in fuel taxes and lowering the rail system's overall costs would benefit Canadian coal trying to get into eastern markets. What will be a continuing feature of those markets is the demand for low sulphur coals in the United States, which will keep the price of that coal high in the United States. I think that lowering the transportation cost will help Canadian low sulphur coals enter the Ontario market.

The Chairman: One other question, if I may?

Mr. Downing: I would like to give Gordon a chance to supplement that answer, since his company has been a supplier to Ontario Hydro for a long time.

Mr. Ulrich: We are the largest supplier of coal to Ontario Hydro.

The Chairman: What percentage of Ontario's imported coal comes from America.

[Translation]

ses camions et les chemins de fer l'ont déjà fait pour leurs trains. Le train est un gros camion, si bien que cela a déjà été fait.

Dans notre cas, depuis 20 ans, le CN et le CP ont fait du train un mode de transport de calibre international pour l'acheminement du charbon et, pour le moment, des trains de 110 à 115 wagons transportent plus de 10 000 tonnes de charbon à la fois, ce qui est sans doute la capacité maximale.

Le sénateur Spivak: Vous avez rencontré le ministre des Transports. J'ai lu le discours qu'il vient de prononcer et dans lequel il parle d'éliminer toutes les subventions. Êtes-vous touchés ou cela vise-t-il seulement VIA Rail?

M. Ulrich: Nous n'obtenons aucune subvention.

Le sénateur Spivak: En effet, je l'avais oublié. Dans ce cas, qu'en est-il des taxes si nous prenons les chemins de fer plutôt que l'industrie charbonnière?

M. Ulrich: Dans sa déclaration qui a été publiée, le ministre semblait parler des subventions versées au secteur céréalier. Comme notre industrie ne touche aucune subvention, mais paie des impôts, nous pensons qu'il y aurait beaucoup d'améliorations à apporter sur ce plan, car on finit par restituer à une industrie les impôts qu'elle verse.

Si le ministre des Transports songe sérieusement à réduire les subventions tout en réduisant les impôts, nous serions pour ce genre d'initiative.

Le sénateur Spivak: D'accord.

Le président: Sénateur Spivak, puis-je poser une question supplémentaire?

Le sénateur Spivak: Certainement, allez-y.

Le président: Si les taxes sur le transport ou le carburant étaient abaissées et s'il y avait une fusion du CN et du CP dans l'est du pays, le charbon de Colombie-Britannique serait-il compétitif par rapport au charbon américain qui, d'après votre tableau, est importé par l'Ontario?

M. Downing: Il serait plus compétitif. Le charbon canadien de l'Ouest a réussi à conserver une partie du marché ontarien depuis près de 20 ans et je crois qu'une réduction des taxes sur les carburants et l'abaissement des frais généraux du réseau ferroviaire avantageraient le charbon canadien qui essaie de pénétrer les marchés de l'Est. La demande de charbon à faible teneur en soufre restera forte aux États-Unis ce qui maintiendra le prix de ce charbon à un niveau élevé. Je pense que la réduction du coût du transport aidera le charbon canadien à faible teneur en soufre à pénétrer les marchés ontariens.

Le président: Une autre question, si vous le permettez?

M. Downing: Je voudrais laisser à Gordon la chance de compléter ma réponse étant donné que sa compagnie a approvisionné Hydro Ontario pendant longtemps.

M. Ulrich: Nous sommes le plus gros fournisseur de charbon d'Hydro Ontario.

Le président: Quel pourcentage de charbon importé par l'Ontario provient des États-Unis?

[Text]

Mr. Ulrich: Of imported coal, 100 per cent comes from the United States.

The Chairman: What percentage of coal comes to Ontario from Saskatchewan and Alberta?

Mr. Ulrich: Between us and one of our competitors we ship to Ontario Hydro approximately 2 million tonnes of coal a year as of 1994. Their coal-burn has reduced drastically to approximately four to five million tonnes, whereas at one time it was peaking at about double that, so my company is probably supplying Ontario Hydro with close to 40 per cent of all its coal needs, and their burn has been cut back drastically with the nuclear station coming on.

Senator Bonnell: Supplementary to that, why do you not burn the coal in Alberta and ship the electricity down to Ontario, and save all the freight rates and everything else?

Mr. Ulrich: We would have to get the approvals to put in the transportation of the electricity.

Senator Bonnell: Why do we not have an electricity highway right across Canada instead of a railway highway?

Mr. Ulrich: Good idea.

Senator Spivak: He is full of good ideas. I think we should hire him.

Mr. Ulrich: All your ideas cost money, though.

Senator Spivak: Now, to get on to the other side of the equation, I have a couple of questions. First of all, you did not respond to the matter of the carbon dioxide emissions, when you answered Senator Bonnell, because of course there are no scrubbers for CO₂ emissions. That is a big problem with coal that you cannot fix technologically.

I wondered what your opinion was on Maurice Strong's suggestion that you offset the CO₂ emissions by buying forests in Costa Rica?

Just a minute. This is not a funny idea. Actually, it is a very practical idea. I will not go into that, but I wondered what you thought, because the whole idea is that it is not the amount, but is the balance of in the atmosphere. It is the amount related to the total.

Mr. Ulrich: Concentration.

Senator Spivak: That is right, which is the greenhouse effect, so that, if you could somehow offset it by having the forest act as a sink for the CO₂, then you would be as environmentally or politically correct as could be.

I will give you all my environmental questions at once. That is one. The second question is the single-window approach that you are talking about with the provinces. I wonder why you are suggesting that, and I do not know exactly what you mean, but I take it that the provinces should control the environmental process. If that is what you mean, it is not a very good idea, because pollution does not have any boundaries.

[Traduction]

M. Ulrich: Il est importé à 100 p. 100 des États-Unis.

Le président: L'Ontario fait venir quel pourcentage de son charbon de la Saskatchewan et de l'Alberta?

M. Ulrich: Avec l'un de nos concurrents, notre compagnie a expédié jusqu'ici environ deux millions de tonnes de charbon par an à Hydro Ontario. Hydro Ontario a réduit énormément sa consommation de charbon qui est tombée à quatre ou cinq millions de tonnes, alors qu'à un moment donné elle atteignait à peu près le double. Ma compagnie fournit donc sans doute près de 40 p. 100 de tout le charbon qu'utilise Hydro Ontario, qui en brûle beaucoup moins depuis l'entrée en service de sa centrale nucléaire.

Le sénateur Bonnell: Pourquoi ne brûlez-vous pas ce charbon en Alberta et n'expédiez-vous pas l'électricité en Ontario de façon à économiser sur le transport et le reste?

M. Ulrich: Il faudrait que nous obtenions l'autorisation de transporter de l'électricité.

Le sénateur Bonnell: Pourquoi ne pas avoir un réseau d'électricité d'un bout à l'autre du pays au lieu d'un réseau de chemin de fer?

M. Ulrich: C'est une bonne idée.

Le sénateur Spivak: Il est plein de bonnes idées. Je pense qu'il faudrait l'embaucher.

M. Ulrich: Néanmoins, toutes vos idées coûtent cher.

Le sénateur Spivak: Pour aborder maintenant l'autre aspect de l'équation, je voudrais vous poser une ou deux questions. Tout d'abord, vous n'avez pas répondu à la question du sénateur Bonnell au sujet des émissions de gaz carbonique car il n'y a évidemment pas de tour de lavage pour les émissions de CO₂. Cela pose un sérieux problème que la technologie ne permet pas de résoudre.

Je me demande ce que vous pensez de la suggestion de Maurice Strong qui serait d'acheter des forêts au Costa Rica pour compenser les émissions de gaz carbonique?

Un instant. Ce n'est pas une plaisanterie. En fait, c'est une idée tout à fait pratique. Je n'entrerai pas dans les détails, mais je me demande ce que vous en pensez car ce qui compte, ce n'est pas la quantité, mais l'équilibre du gaz carbonique dans l'atmosphère. C'est le montant d'émissions par rapport au total.

M. Ulrich: La concentration.

Le sénateur Spivak: C'est exact, ce qui donne l'effet de serre. Par conséquent, vous pourriez le compenser plus ou moins grâce à la forêt qui jouerait le rôle de puits, ce qui serait conforme à la rectitude environnementale ou politique.

Je vais vous poser d'un seul coup toutes mes questions concernant l'environnement. En voilà une. La deuxième porte sur le guichet unique que vous préconisez à l'égard des provinces. Je me demande pourquoi vous faites cette suggestion et je ne sais pas exactement ce que vous voulez dire, mais j'ai cru comprendre que les provinces devraient assurer la réglementation environnementale. Si c'est ce que vous voulez dire, ce n'est pas une très

[Texte]

My second question to you is whether your concerns about environmental assessment and about climate change are related to what the provinces have been asking for, which is to relieve the federal government of its responsibilities, or are you looking at it as a shared responsibility? What is your view? Those are my two questions, Mr. Chairman.

Mr. Ulrich: First, on the offsets, I think in theory I cannot see anything wrong with an offset project. Where I and our industry as a group would like to see the effort put into CO₂ is to understand the science better. We think that the results are very inconclusive, but there is an enormous effort going into the discussion of CO₂ and the possible actions around it.

The one thing that we would strongly advise the government not to do is to move ahead of the world economic community in which we are a member, because, if we moved ahead of others on CO₂ reduction, that could have serious effects on our own competitive position as a country, and we could have very little effect on total CO₂ reduction when we only produce two per cent of the world's CO₂ to begin with. We can do a lot more good by investing in places like China, where their economic thermal efficiencies are considerably lower than those in Canada. That is the type of offset project that would be useful.

Senator Spivak: You do read the reports of the international climate group and they are not uncertain. They are just uncertain about how much and when. They are not uncertain about global warming or climate change.

However, I do not want to get into that. I just wondered if that was the scientific evidence you were looking at, because many people criticize the climate change, saying that the science is not very good; but the science is very good in fact.

Mr. Ulrich: There are a lot of statistics, but there is no model that can predict backwards what has happened, and there is nothing that can predict accurately what is going to happen in the future. It appears that there are a lot of processes that go on in the earth with respect to what happens with the sea, what happens with coral reefs, and even what happens with CO₂ entering the ground. They are very well understood.

Senator Spivak: It is a terrific gamble to say that nothing will happen. That is not the case.

Mr. Ulrich: What we are saying is that we have to do something that is meaningful. Is it worthwhile to do something on our own, playing with our two per cent, when China is over there with 10 per cent economic growth per year and is a country with a billion people?

We looked at some statistics. The growth and the use of coal in China is going to go up annually by the amount of Canada's total production of coal. What are we going to do by cutting back 10 per cent or 20 per cent? We have to be very careful not to take a conventional approach to a world-wide issue.

[Translation]

bonne idée étant donné que la pollution ne connaît pas de frontières.

Deuxièmement, je voudrais savoir si vos préoccupations concernant les évaluations environnementales et les changements climatiques se rapportent au fait que les provinces ont demandé à soulager le gouvernement fédéral de ses responsabilités ou si vous envisagez une responsabilité partagée? Qu'en pensez-vous? Voilà mes deux questions, monsieur le président.

M. Ulrich: Premièrement, pour ce qui est de la compensation, en principe, je n'y vois pas d'objection. Nous aimerions que l'on étudie davantage les effets du gaz carbonique de façon à mieux comprendre l'aspect scientifique. Les résultats sont peu concluants, mais on prête énormément d'attention au gaz carbonique et aux mesures qui pourraient être prises.

La seule chose que nous déconseillons vivement au gouvernement est de jouer le rôle de chef de file à cet égard. En effet, si nous prenons des mesures avant les autres membres de la communauté économique mondiale pour réduire les émissions de gaz carbonique, cela pourrait compromettre gravement notre compétitivité sans grand résultat étant donné que nous produisons seulement 2 p. 100 des émissions mondiales de CO₂. Nous pouvons faire beaucoup plus en investissant dans des pays comme la Chine dont l'efficacité thermique est beaucoup plus basse qu'au Canada. Voilà le genre de projet de compensation qui serait utile.

Le sénateur Spivak: Les rapports du groupe international d'étude des conséquences climatiques n'ont rien d'incertain. Les seules incertitudes se rapportent aux quantités et aux dates. Le réchauffement de la planète ou les changements climatiques sont des certitudes.

Je n'ai toutefois pas l'intention de me lancer dans ce genre de discussion. Je voulais seulement savoir si vous examinez ces preuves scientifiques, car bien des gens critiquent les conclusions concernant les changements climatiques en disant que ce n'est pas une science exacte; en réalité, c'est une science très précise.

M. Ulrich: Il y a un tas de statistiques, mais aucun modèle permettant de prédire ce qui s'est passé jusqu'ici ni ce qui se passera à l'avenir. Apparemment, il y a toutes sortes de phénomènes qui se passent sur terre en ce qui concerne les océans, les récifs de corail et même le gaz carbonique. Ce sont des phénomènes que l'on comprend très bien.

Le sénateur Spivak: Il est extrêmement risqué de dire qu'il n'arrivera rien. Ce n'est pas le cas.

M. Ulrich: Nous disons seulement qu'il faut prendre des mesures utiles. Est-il utile d'agir seuls alors que nous produisons 2 p. 100 des émissions tandis que la Chine connaît une croissance économique de 10 p. 100 par an et compte un milliard d'habitants?

Nous avons examiné certains chiffres. En Chine, la consommation de charbon va croître, chaque année, dans une proportion équivalant à la production houillère totale du Canada. Qu'obtiendrons-nous en réduisant nos émissions de 10 ou 20 p. 100? Il faut veiller à ne pas aborder de la façon classique un problème de portée mondiale.

[Text]

The Chairman: You mentioned Ontario Hydro earlier; what about steel companies like Dofasco and Stelco now? Can western coal be used for them, and if the fuel taxes were lowered could you also be competitive with U.S. Coal in those areas?

Mr. Ulrich: With the dollar at 73 cents and with lower taxes and competitive rail rates, I think that there is a very good chance to be more competitive. There is a small amount of western coal going into the steel mills now.

The Chairman: Two per cent, three per cent?

Mr. Downing: It approaches 10 per cent. It is about 500,000 or 600,000 tonnes out of a demand of six million.

The Chairman: And the rest comes from America?

Mr. Downing: Yes. In the past some of the steel mills had ownership interest in mines in the United States and so had a preference for the coal that was produced from their own operations.

The Chairman: What is their sulphur content compared to yours?

Mr. Ulrich: They use the high grade metallurgical coals which would probably run around one per cent, between a half and one per cent. The coals coming out of Western Canada would probably be a maximum of about .6 per cent sulphur. They would tend to be, on average, lower than that for metallurgical coal.

The Chairman: I have another question, but before that, are there any other senators?

Senator Spivak: Mr. Ulrich has not answered my second question.

Mr. Ulrich: Yes, your question was on the single-window approach. I think that from our perspective we do not want to meddle in the jurisdiction. The bigger picture is more important.

When we go into an environmental impact assessment for any project, we want to know where the goalposts are. We would like to have a level playing field and we would like to be able to talk through one agency. I think you get more effective and lower-cost government, when you do that. You get more effective and lower-cost administration of your companies, too, and I think we should all be striving for more efficient and effective management of our activities.

If we are sort of triggering various things as we go along, and the rules change, and we have to deal with a whole bunch of different agencies, that is not particularly efficient. What you need is a kind of quarterback. You need a proponent on the government side who can take any project and work it through the system.

I do not think we have a strong opinion on whether the provinces should do it as opposed to the federal government. For a lot of the land-type issues, where you are talking about land use, and not about emissions into the air, it would seem that the

[Traduction]

Le président: Vous avez parlé tout à l'heure d'Hydro Ontario; qu'en est-il de compagnies sidérurgiques comme Dofasco et Stelco? Peuvent-elles utiliser le charbon de l'Ouest et, si les taxes sur les carburants étaient abaissées, pourriez-vous également concurrencer le charbon américain dans ces secteurs?

M. Ulrich: Avec un dollar à 73 c., des taxes plus basses et des tarifs ferroviaires compétitifs, je crois que nous avons d'excellentes chances d'être plus concurrentiels. Pour le moment, c'est seulement une faible quantité de charbon de l'Ouest qui alimente les aciéries.

Le président: Deux ou 3 p. 100?

M. Downing: Près de 10 p. 100. Il s'agit d'environ 500 000 ou 600 000 tonnes sur une demande de six millions de tonnes.

Le président: Et le reste vient des États-Unis?

M. Downing: Oui. Par le passé, certaines aciéries avaient des intérêts dans des mines des États-Unis et elles préféraient donc le charbon produit dans leurs propres mines.

Le président: Quelle est sa teneur en soufre par rapport à celle de votre charbon?

M. Ulrich: Ces aciéries utilisent un charbon métallurgique de haute qualité qui contient sans doute entre 0,5 et 1 p. 100 de soufre. La teneur en soufre du charbon de l'Ouest ne dépasse probablement pas 0,6 p. 100. En moyenne, cette teneur est plus basse que celle du charbon métallurgique.

Le président: J'ai une autre question à poser, mais je voudrais savoir avant si d'autres sénateurs en ont aussi.

Le sénateur Spivak: M. Ulrich n'a pas répondu à ma deuxième question.

M. Ulrich: Oui, votre question portait sur le guichet unique. En ce qui nous concerne, nous ne voulons pas intervenir dans un conflit de compétence. La situation d'ensemble est plus importante.

Lorsque nous effectuons une évaluation d'impact environnemental pour un projet, nous voulons savoir à qui nous avons affaire. Nous voulons des normes uniformes et pouvoir traiter avec un seul et même organisme. Ce genre de formule rend le gouvernement plus efficace et plus rentable. L'administration de vos compagnies est également plus efficace et plus économique et je pense que nous devrions tous chercher à gérer nos activités de façon plus efficiente.

Si nous déclenchons divers mécanismes en cours de route, si les règles du jeu changent, et si nous devons traiter avec divers organismes, ce n'est pas très efficace. En fait, nous avons besoin d'une sorte d'intermédiaire. Il nous faut quelqu'un, du côté du gouvernement, qui puisse mener un projet d'un bout à l'autre de la filière.

Je ne pense pas que nous ayons d'idées bien arrêtées quant à savoir si cette responsabilité devrait incomber aux provinces plutôt qu'au gouvernement fédéral. Si vous parlez de l'utilisation de terres plutôt que des émissions atmosphériques, à bien des

[Texte]

provinces are probably better situated to handle those types of issues.

Where you are talking about emissions that might cross an international boundary or effluents that might cross a provincial boundary, it would seem logical that the federal government ought to have some say.

Senator Spivak: I might want to come back to this, Mr. Chairman. You might let the others have a turn.

The Chairman: Senator Adams.

Senator Adams: Thank you, Mr. Chairman. It seems that the witnesses have only talked about coal, oil and natural gas; but another source of energy, nuclear energy, has been used for a few years. I guess they are not building uranium plants any more; in fact, they have been closing them down. What happens next, if these plants are closed down across Canada, and particularly in Ontario? I know that there have certainly been shut-downs in Ontario. What will happen to these power plants? Will they just sit there?

Mr. Ulrich: I think the coal-based plants in Western Canada were built largely on the basis of economics, because they were the cheapest source of power. They were a good, economic, reliable, long-term source because of the large reserves involved. Today, the Alberta system is overcapitalized and there is excess capacity probably for the next 10 to 15 years; so there is no chance of building nuclear plants in Alberta.

I would say British Columbia is probably in a similar position. Saskatchewan would be the same, and I think Manitoba has built in a lot of hydraulic capacity. So it is probably not that there would not be nuclear facilities built in the west in the future, but it really depends on the policies of each of the provincial governments. I think at this point in time there is probably enough electrical capacity in Western Canada to serve the needs of the people for at least 10 years.

Senator Adams: What about water-generated electricity? Certain provinces sell hydroelectricity to the other provinces and even to the States — for example, Quebec sells energy to New York. I cannot see why you would pay to haul coal all the way from the States, when you could buy electrical energy from Manitoba and Quebec, since they cannot sell the electricity anyway. What is the problem? Is it because it costs too much to cross a border, or what?

Mr. Ulrich: Well, I think there are cost issues with any form of electrical energy, and hydro is very capital-cost intensive. There have been lots of issues around the Quebec hydro projects.

Senator Adams: As Senator Bonnell says, maybe we should cut back on the railway, and build the power lines through the whole railway. When you consider how much it costs, in waste, in time, and in transportation of coal, to generate our power plants, I figure it would be cheaper to build a power line, which would be good for at least 50 to 100 years, instead of buying coal for another 100 years, and all the costs that involves.

[Translation]

égards, les provinces sont sans doute mieux placées pour s'en charger.

En ce qui concerne les émissions qui peuvent traverser les frontières internationales ou les effluents qui peuvent passer d'une province à l'autre, il semblerait logique que le gouvernement fédéral ait son mot à dire.

Le sénateur Spivak: Je reviendrai peut-être sur cette question, monsieur le président. Je veux laisser la parole à mes collègues.

Le président: Sénateur Adams.

Le sénateur Adams: Merci, monsieur le président. Les témoins n'ont parlé que du charbon, du pétrole et du gaz naturel. On utilise toutefois une autre source d'énergie, l'énergie nucléaire, depuis quelques années. Je ne pense pas qu'on construise de nouvelles centrales nucléaires. En fait, plusieurs ont été fermées. Qu'advient-il si ces centrales sont fermées d'un bout à l'autre du pays, et surtout en Ontario? Je sais en tout cas qu'il y a eu des fermetures en Ontario. Qu'advient-il de ces centrales? Vont-elles rester là?

M. Ulrich: Je crois que les centrales au charbon de l'Ouest ont surtout été construites parce que c'était la source d'énergie la moins chère. C'était une bonne source économique et fiable à long terme en raison de grandes réserves de charbon. À l'heure actuelle, l'Alberta a une capacité excédentaire et cela sans doute pour les dix à quinze prochaines années. Il ne faut donc pas s'attendre à ce qu'on construise des centrales nucléaires en Alberta.

Je dirais que la Colombie-Britannique est sans doute dans la même situation. C'est la même chose en Saskatchewan et je pense que le Manitoba a une importante capacité hydraulique. On ne peut sans doute pas dire qu'aucune centrale nucléaire ne sera construite dans l'Ouest à l'avenir, mais cela dépend de la politique de chaque province. Pour le moment, la capacité électrique est sans doute suffisante dans l'Ouest pour répondre aux besoins de la population pendant au moins dix ans.

Le sénateur Adams: Qu'en est-il de l'hydro-électricité? Certaines provinces en vendent à d'autres provinces et même aux États-Unis. Par exemple, le Québec vend de l'énergie à l'État de New York. Je ne vois pas pourquoi vous devriez payer pour transporter votre charbon jusqu'aux États-Unis alors que vous pourriez acheter de l'énergie électrique au Manitoba et au Québec étant donné qu'ils n'arrivent pas à vendre leur électricité. Où est le problème? Est-ce parce que cela coûte trop cher de traverser la frontière ou y a-t-il une autre raison?

M. Ulrich: Je crois que toute forme d'énergie électrique représente des coûts et que l'hydro-électricité exige de grosses immobilisations. Les projets hydro-électriques du Québec ont posé un tas de problèmes.

Le sénateur Adams: Comme l'a dit le sénateur Bonnell, peut-être devrions-nous réduire le réseau ferroviaire et nous servir des emprises de chemin de fer pour construire des lignes de transmission. Quand on voit tout le gaspillage de temps et d'argent que représente le transport du charbon jusqu'aux centrales électriques, je me dis qu'il serait plus économique de construire une ligne de transmission, qui serait bonne pour au

[Text]

Mr. Ulrich: Well, the coal-based systems in this country, when you include all the costs including the capital costs of building nuclear or hydro, are very competitive, and they have been a good source of reliable energy for much of the past three or four decades.

Senator Adams: You say you have about 10,000 employees?

Mr. Ulrich: In the coal industry there are 10,500 direct employees.

Senator Adams: If we had more hydro dams, and dealt with our energy needs that way, couldn't you reduce the number of people who work for you?

Mr. Ulrich: Jobs in our industry tend to be high-paying jobs. They are not service industry jobs. They tend to be \$40,000 to \$50,000-a-year jobs.

Senator Bonnell: Do you have jobs for a few old senators?

The Chairman: You said you have 200 years of coal reserves, and you gave a comparison on your chart to oil and other fuels. What factors did you use for population and for the amount you will extract and export each given year. Two hundred years from now what population do you foresee you will be serving?

Mr. Downing: Those estimates were taken from the 1990 Energy Mines and Resources estimates. Typically what they do is extend current rates of consumption into the future, so they do not have to forecast more than one variable. The comparison is made on that basis.

The Chairman: Sort of a straight line?

Mr. Downing: Yes.

Mr. Ulrich: It is like oil and gas, they have what is called a "reserve life index." They take the current rate of production, divide it into the reserves, and they get a factor.

Senator Spivak: What do you predict in climate change?

Mr. Downing: We recognize that as a variable because, as things become more scarce, the price tends to rise. When the price rises, people look for new sources more aggressively. World-wide petroleum resources have been added to at a pace that people did not predict 20 years ago. We so we understand it is a dynamic situation.

I think the comparison is valid. There is lots of coal around; and the known reserves of coal are the largest reserves of fossil fuels we have.

[Traduction]

moins 50 ou 100 ans, au lieu d'acheter du charbon pendant encore 100 ans avec tous les coûts que cela représente.

M. Ulrich: Les centrales au charbon sont très compétitives si vous tenez compte de tous les coûts, y compris les immobilisations qu'exige la construction d'une centrale nucléaire ou hydro-électrique. D'autre part, le charbon a été une bonne source d'énergie fiable depuis trois ou quatre décennies.

Le sénateur Adams: Vous dites que vous avez environ 10 000 employés?

M. Ulrich: Dans le secteur du charbon, il y a 10 500 emplois directs.

Le sénateur Adams: Si nous avions davantage de barrages hydro-électriques et si nous répondions à nos besoins d'énergie de cette façon, ne pourriez-vous pas réduire le nombre de gens qui travaillent pour vous?

M. Ulrich: Les emplois de notre secteur sont généralement des emplois bien rémunérés. Ce n'est pas comme dans le secteur des services. Ce sont des emplois à 40 000 \$ ou 50 000 \$ par an.

Le sénateur Bonnell: Auriez-vous des emplois pour quelques vieux sénateurs?

Le président: Vous dites que vous avez des réserves de charbon pour 200 ans et, dans votre tableau, vous avez comparé le charbon avec le pétrole et les autres combustibles. Quels facteurs avez-vous utilisés pour tenir compte des changements démographiques et de la quantité de charbon que vous allez extraire et exporter chaque année? Quelle population prévoyez-vous desservir d'ici 200 ans?

M. Downing: Ces estimations sont tirées de celles du ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources pour 1990. Il s'agit, en fait, d'une extrapolation des taux de consommation actuels si bien qu'il n'est pas nécessaire de prévoir plus d'une variable. La comparaison est établie sur cette base.

Le président: Plus ou moins en ligne droite?

M. Downing: Oui.

M. Ulrich: C'est comme pour le pétrole et le gaz. Pour établir ce que l'on appelle «l'indice de durée de la réserve», on divise le taux actuel de la production par les réserves, ce qui donne un certain facteur.

Le sénateur Spivak: Tenez-vous compte des changements climatiques?

M. Downing: C'est une variable qui entre en ligne de compte car, lorsqu'un produit se raréfie, le prix a tendance à augmenter. Lorsque le prix augmente, les gens cherchent plus activement de nouvelles sources d'approvisionnement. Dans le monde entier, on a trouvé des ressources pétrolières supplémentaires à un rythme plus important qu'on ne le prévoyait il y a 20 ans. Nous avons donc une situation dynamique.

La comparaison me paraît valide. Il y a beaucoup de charbon dans le sol et les réserves connues sont plus importantes que les réserves d'autres combustibles fossiles.

[Texte]

The Chairman: Did I understand you to say that the coal industry is the largest user of the railway; there is no other commodity which matches yours on such a scale?

Mr. Downing: By volume, we are at the 34 million tonne range. That is the largest single commodity, by volume, that the railway hauls. The next commodity would be grains which is also in the 30-plus million tonne range.

The Chairman: The railways, as you know, have been downsizing and abandoning certain lines. Have you been in direct negotiations and conversation with the railways and, if so, can you tell us some of the things they are considering vis-a-vis you being the largest user?

Mr. Ulrich: The abandonments they are anticipating and the merger will not really affect the servicing of a coal mine. The conversations we have had with the railroads have been in relation to them keeping us up to date on the activities they are involved with in the Ottawa Valley primarily. They have been eliciting our support, and we have given them that support today in our statements here. They are not really considering any restructuring that directly affects us.

The Chairman: I know your main interests are western coal but your map and charts show coal reserves in Nova Scotia which would be largely Devco coal. As you are aware, there has been some talk of privatizing Devco. What do you see happening in eastern markets if that were to happen?

Mr. Ulrich: Mr. Downing is from Nova Scotia so he will help us out.

Mr. Downing: Gordon is a typical westerner. I am actually from New Brunswick but for westerners it is all the same. I am quite sensitive to that.

The greatest sensitivity for western exporters surrounding Devco is when Devco aggressively enters foreign markets where western coal is also competing because it is thought that Devco's base is, to some extent, subsidized. However, since they export about half-a-million tonnes of metallurgical coal, there is not a great deal of competition between Devco and Western Canadians.

One of the things that happened in Eastern Canada that has added to the knowledge base of users there, was that New Brunswick Power commissioned a brand-new 440-megawatt station at Belledune, New Brunswick. They are importing South American coal and coal from the United States to fuel that. It gives you an idea of the competitiveness of the international market when coal from Columbia can be transported to Belledune and be competitive with U.S. coal, because it has to sail via the United States.

Senator Bonnell: Are you talking about coke?

Mr. Downing: No, I am talking about coal. I think Nova Scotia Power probably looks at that imported coal somewhat jealously. Now that Nova Scotia Power has been privatized, I am sure they will be looking at the international market and

[Translation]

Le président: Vous avez bien dit que le secteur houiller était le principal usager des chemins de fer et qu'aucune autre marchandise ne représente un volume aussi important que la vôtre?

M. Downing: Notre volume est de l'ordre de 34 millions de tonnes. Le charbon est le principal produit que transportent les chemins de fer. Les céréales arrivent au deuxième rang avec également une trentaine de millions de tonnes.

Le président: Comme vous le savez, les chemins de fer ont limité l'envergure de leurs opérations et abandonné certaines lignes. Avez-vous négocié directement avec eux et, dans l'affirmative, pouvez-vous nous parler de certaines des mesures qu'ils envisagent à votre égard vu que vous êtes leur principal usager?

M. Ulrich: Les abandons qu'ils prévoient de même que la fusion ne vont pas vraiment toucher les mines de charbon. Nous avons eu des entretiens avec les chemins de fer pour qu'ils nous mettent au courant de leurs activités, surtout dans la vallée de l'Outaouais. Ils nous ont demandé notre appui et nous le leur avons donné aujourd'hui en faisant ces déclarations. Ils n'envisagent pas vraiment de restructuration qui nous touchera directement.

Le président: Je sais que vous vous intéressez surtout au charbon de l'Ouest, mais votre carte et vos diagrammes montrent des réserves de charbon de Nouvelle-Écosse qui sont surtout celles de Devco. Comme vous le savez, il a été question de privatiser Devco. Que se passerait-il, à votre avis, sur les marchés de l'Est si cela arrivait?

M. Ulrich: M. Downing vient de Nouvelle-Écosse et il pourra donc nous aider.

M. Downing: Gordon est un Canadien de l'Ouest typique. En fait, je suis du Nouveau-Brunswick, mais les gens de l'Ouest ne voient pas la différence. Je suis très susceptible à cet égard.

Ce qui préoccupe le plus les exportateurs de l'Ouest en ce qui concerne Devco c'est l'idée que Devco pénètre énergiquement les marchés étrangers où son charbon concurrence celui de l'Ouest parce qu'ils estiment qu'elle est plus ou moins subventionnée. Néanmoins, comme elle exporte environ un demi-million de tonnes de charbon métallurgique, il n'y a pas beaucoup de concurrence entre Devco et les producteurs de l'Ouest.

Ce qui s'est notamment passé dans l'Est et qui a donné des idées aux gens c'est que la Commission d'énergie du Nouveau-Brunswick a fait construire une centrale flambant neuve de 440 mégawatts à Belledune, au Nouveau-Brunswick. Cette centrale importe du charbon d'Amérique du Sud de même que du charbon américain. Vous pouvez avoir une bonne idée de la compétitivité du marché international lorsque du charbon colombien peut être transporté jusqu'à Belledune et concurrencer le charbon américain du fait qu'il doit passer par les ports américains.

Le sénateur Bonnell: Parlez-vous du coke?

M. Downing: Non, je parle du charbon. Je pense que *Nova Scotia Power* regarde sans doute ce charbon importé d'un oeil jaloux. Maintenant que *Nova Scotia Power* est privatisée, je suis sûr qu'elle va se tourner vers le marché international et calculer

[Text]

running a pencil through what it would cost them to import coal and distribute it to some of their power stations.

We support the privatization or self sufficiency of Devco. We think it will force them to drive their costs down and really see what is possible in their own operations. Generally speaking, as an industry, we do not support subsidized situations but, at the same time, we are well aware of the sensitivity of the Devco situation in Cape Breton and the importance of that to employment and so on.

The Chairman: There is probably no one in this room who knows more about coal, Devco, the subsidization of coal, and the need to have coal to employ people in Cape Breton than Senator John Buchanan. He will be the next questioner.

Senator Buchanan: I have lived, slept with, and eaten Cape Breton coal since I was a little boy because I grew up in Sydney. My grandfathers on both sides worked in the coal mines in Glace Bay. I have been down just about every coal mine that has been in existence since the 1950s, so I know the coal business in Cape Breton.

Mr. Downing: We are glad to have you as a supporter of the coal industry.

Senator Buchanan: I am a very big supporter of the coal industry. I promote it at every opportunity. I pushed for the development and building of the first fluidized bed plant in Canada at Point Coney, which is working extremely well. For those of you concerned with the environment, it has reduced SO₂ by at least 85 per cent.

Senator Spivak: What about CO₂?

Senator Buchanan: You will never be able to do that in the present technological world. Perhaps you and I should not get into a discussion about that because there is more CO₂ coming from automobiles than from many of our coal plants.

Senator Spivak: I admit that automobile emissions do their share of harm too.

Senator Buchanan: We could encourage governments to plant all kinds of trees everywhere.

Senator Spivak: Good idea.

Senator Buchanan: CO₂ will be dealt with in the future. In the meantime, we have eliminated SO₂.

You raised a very sore point with us, and that is importation of Columbian coal to New Brunswick. I fought this very issue, and I argued the point both with the former premier and the present premier. It was an affront to Nova Scotia. Nova Scotians still say that coal in Cape Breton would have filled the requirements very well because they are using scrubbers in Belledune.

For years, I watched Devco downsize — and it should have downsized, closed mines. They are now at a point now where the two operating mines are doing very well. I am still a big, big supporter of the Donkin mine. In fact, in 1979, we provided

[Traduction]

combien il lui coûterait d'importer du charbon et de le distribuer à certaines de ses centrales.

Nous sommes pour la privatisation ou l'autonomie financière de Devco. À notre avis, cela l'obligera à abaisser ses prix de revient et à voir ce qu'elle peut faire. En général, notre secteur n'est pas pour les subventions, mais nous savons que la situation de Devco est délicate au Cap-Breton, qu'elle est très importante pour l'emploi et le reste.

Le président: Il n'y a sans doute personne dans cette salle qui en sache plus sur le charbon, Devco, les subventions et la nécessité d'avoir du charbon pour employer les habitants du Cap-Breton que le sénateur John Buchanan. C'est lui qui va poser la question suivante.

Le sénateur Buchanan: J'ai vécu littéralement dans le charbon du Cap-Breton depuis mon enfance, car j'ai grandi à Sydney. Mes deux grands-pères travaillaient dans les mines de charbon de Glace Bay. Je suis descendu dans pratiquement chaque mine existant depuis les années 50 et je connais donc bien le secteur houiller du Cap-Breton.

M. Downing: Nous nous réjouissons de vous compter parmi les amis du secteur charbonnier.

Le sénateur Buchanan: Je suis un grand ami du secteur charbonnier. Je ne manque jamais une occasion de le soutenir. J'ai milité pour la construction de la première usine de combustion sur lit fluidisé du Canada, à Point Coney, qui fonctionne extrêmement bien. Pour ceux d'entre vous qui se préoccupent de l'environnement, cette usine a réduit les émissions d'anhydride sulfureux d'au moins 85 p. 100.

Le sénateur Spivak: Et le gaz carbonique?

Le sénateur Buchanan: Vous ne pourrez jamais le faire vu l'état actuel de la technologie. Peut-être vaut-il mieux ne pas se lancer dans ce genre de discussion, car les automobiles dégagent davantage de gaz carbonique que la plupart de nos centrales au charbon.

Le sénateur Spivak: Je reconnais que les émissions d'automobiles causent également leur part de pollution.

Le sénateur Buchanan: Nous devrions inciter les gouvernements à planter toutes sortes d'arbres partout.

Le sénateur Spivak: Bonne idée.

Le sénateur Buchanan: On s'attaquera au gaz carbonique à l'avenir. En attendant, nous avons éliminé l'anhydride sulfureux.

Vous avez soulevé une question qui nous ennuie beaucoup à savoir l'importation de charbon colombien au Nouveau-Brunswick. Je me suis battu contre cela et j'ai fait valoir mes arguments à l'ancien premier ministre et au premier ministre actuel. C'est un affront pour la Nouvelle-Écosse. Les habitants de la province sont toujours d'avis que le charbon du Cap-Breton aurait parfaitement répondu aux besoins étant donné qu'on se sert de tours de lavage à Belledune.

Pendant des années, j'ai assisté à l'évolution de Devco qui aurait dû réduire ses activités et fermer des mines. À l'heure actuelle, les deux mines en exploitation ont une excellente production. Je suis toujours un fidèle partisan de la mine Donkin.

[Texte]

funding to do the first offshore drilling for the Donkin seams. Elmer MacKay, when he was Minister, provided more money to build the shafts. Unfortunately, they are flooded, but they can be rejuvenated, if needed. There is high-grade coal in Donkin mine.

I want to promote a project for which I, along with Allan MacEachen and Alastair Gillespie, signed an agreement about 15 years ago called "Synfuels." We signed it in Port Hawkesbury and, at that time, we hoped it would get under way. It would have used hundreds of thousands of tonnes of Cape Breton coal in the liquefaction process but, unfortunately, here we are still talking about it. I find it ridiculous that, 15 years after we all signed the agreement, we are still talking about it. This project would utilize a lot of Cape Breton coal.

Some of the opposition to this project comes from Western Canada. I do not understand why because the production of oil in Western Canada is so small they should not be concerned about it.

We will ask for another inquiry into this. I spoke to Mr. Gillespie just before I came here, and he is still very much involved in this project. What is being asked for is an investment tax credit which, unfortunately, is no longer available as a result of the last budget. They are not asking for up-front grants or capital grants of any kind. When the project is up and running and producing oil they will get a tax credit.

In other words, the federal government is putting nothing into it. All they are being asked to give up is money they will not get because that will only apply once the project is built.

At the construction stage you are looking at hundreds of jobs. When the project is up and running there will be hundreds of new jobs at Port Hawkesbury and area. In addition, maintaining our existing coal output and possibly increasing it will create jobs. I want to put that on the table. It is a workable project.

About six or seven years ago I was in Trenton, New Jersey with Alastair and others. Nova has a research company there where they research every kind of coal in Canada and some in the U.S. They found that the Cape Breton coals from the Langan colliery and the Donkin colliery could be used in the liquefaction process and could produce upwards of four to five barrels per tonne of Cape Breton coal with the new technology. Economically it is workable. In terms of the cost of oil today it is workable.

If there is a loser here it will be the initial investors, not the federal government. The federal government is not being asked to put any money into this project. All they are being asked for is an investment tax credit to be held out as an incentive to investors.

The project is under way. If it makes money, the Government of Canada will give up some taxes. They are being asked to give

[Translation]

En 1979, nous avons d'ailleurs financé le premier forage en mer du gisement Donkin. Elmer MacKay a également fourni des fonds, quand il était ministre, pour construire les puits. Malheureusement, ils sont inondés, mais ils peuvent être remis en service si nécessaire. Il y a du charbon de haute qualité dans la mine Donkin.

Je voudrais promouvoir un projet pour lequel j'avais signé une entente, avec Allan MacEachen et Alastair Gillespie, il y a une quinzaine d'années, et qui s'appelait «Synfuels». Nous l'avons signée à Port Hawkesbury et nous espérions alors que ce projet serait entrepris. Il aurait utilisé des centaines de milliers de tonnes de charbon du Cap-Breton pour la liquéfaction, mais malheureusement, nous sommes toujours en train d'en parler. Je trouve ridicule qu'on en soit encore là 15 ans après avoir tous signé l'accord. Ce projet utiliserait une bonne partie du charbon du Cap-Breton.

Une partie de l'opposition à ce projet émane de l'Ouest. Je ne comprends pas pourquoi étant donné que la production pétrolière de l'Ouest est très limitée.

Nous allons demander un autre examen de la question. J'ai parlé à M. Gillespie juste avant de venir ici et il continue à s'intéresser de très près au projet. Ce dont on a besoin, c'est d'un crédit d'impôt à l'investissement qui ne peut malheureusement plus être obtenu à la suite du dernier budget. Les promoteurs ne demandent pas de subvention de démarrage ou de subvention quelconque. Une fois que le projet commencera à produire du pétrole, ils veulent un crédit d'impôt.

Autrement dit, le gouvernement fédéral n'a rien à investir. Tout ce que les promoteurs demandent c'est qu'il renonce à de l'argent qu'il n'obtiendra pas de toute manière vu que la demande sera faite seulement une fois le projet construit.

La construction va créer des centaines d'emplois. Quand l'usine commencera à tourner, il y aura des centaines de nouveaux emplois à Port Hawkesbury et dans la région. De plus, le maintien de la production charbonnière actuelle, et peut-être même son augmentation, créeront d'autres emplois. Je tiens à en faire la proposition. C'est un projet réalisable.

Il y a environ six ou sept ans, je suis allé à Trenton, au New Jersey, avec Alastair et d'autres personnes. Nova a là-bas un laboratoire de recherche qui étudie tous les types de charbon du Canada et certains de ceux des États-Unis. Cette compagnie a constaté que les charbons du Cap-Breton, de la mine Langan et de la mine Donkin, pourraient servir à la liquéfaction et produire plus de quatre ou cinq barils de pétrole par tonne de charbon du Cap-Breton, grâce à la nouvelle technologie. Ce serait rentable. Compte tenu du prix actuel du pétrole, c'est rentable.

S'il y a des perdants dans cette affaire, ce sera les premiers investisseurs et non pas le gouvernement fédéral. Ce dernier n'a pas à y investir un sou. Tout ce que les promoteurs demandent c'est un crédit d'impôt à l'investissement qui servira d'incitatif aux investisseurs.

Le projet est en cours. S'il réalise des profits, le gouvernement canadien renoncera à certains impôts. On lui demande de

[Text]

up something they will get unless the project is built. Do you understand all that?

Mr. Downing: I think it is a very reasonable summary.

Mr. Ulrich: We are familiar with the project.

Senator Buchanan: Do you support it?

Mr. Ulrich: We are not familiar enough with it.

Senator Buchanan: I should not have put such a pointed question to you.

The Chairman: If there are no further questions for these witnesses, we will call on our next witnesses who are representatives from Bombardier who will discuss high-speed rail transportation. It may well be the coal industry in Western Canada will be most interested in that.

Senator Spivak.

Senator Spivak: What would you like us to do to assist you?

Senator Bonnell: Burn more coal.

Mr. Ulrich: Lower taxes.

Senator Spivak: That is important.

Mr. Ulrich: If we return, we may ask you for support regarding the Vancouver Port Corporation; but our main concern relates to fuel taxes, both federal and provincial, and to the municipal tax situation in British Columbia as it relates directly to transportation.

The Chairman: Mr. Ulrich and Mr. Downing, thank you both very much for appearing before our committee today. We enjoyed your presentation and appreciated your answer to all the questions we put to you.

Mr. Downing: We have information packages for senators who may be interested in picking them up. They include not only summaries of our coal industry but also background information on some of the issues we have addressed. We will leave those with the clerk.

Mr. Ulrich: Thank you.

The Chairman: Honourable senators, next on our agenda is a presentation by Mr. Pierre MacDonald who is the Vice-President of TGV Project, a fast-rail train project.

I would invite you to make your presentation. Then some honourable senators may wish to put some questions to you.

Mr. Pierre MacDonald, Vice-President, Bombardier, TGV Project (High Speed Rail): Mr. Chairman, we have not prepared a brief because, it was only a few days ago that we realized we would be appearing before an official committee. I hope I will be excused for not having a written statement to leave with you.

Mr. Chairman, as Vice-President of Bombardier, High-Speed Rail Projects in America, for the last four-and-a-half years I have been working on a project of establishing a high-speed rail network based on TGV technology in the Quebec to Windsor corridor.

[Traduction]

renoncer à quelque chose qu'il n'obtiendra pas à moins que l'usine ne soit construite. Comprenez-vous bien?

M. Downing: Cela me paraît très bien résumer la situation.

M. Ulrich: Nous connaissons le projet.

Le sénateur Buchanan: Êtes-vous pour?

M. Ulrich: Nous n'en savons pas assez.

Le sénateur Buchanan: Je n'aurais pas dû vous poser une question aussi précise.

Le président: Si vous n'avez pas d'autres questions à poser à ces témoins, nous allons passer aux témoins suivants qui représentent la Société Bombardier et qui nous parleront du train à grande vitesse. Il se peut que cela intéresse beaucoup l'industrie charbonnière de l'Ouest.

Sénateur Spivak.

Le sénateur Spivak: Que voudriez-vous que nous fassions pour vous aider?

Le sénateur Bonnell: Brûler plus de charbon.

M. Ulrich: Abaisser les impôts.

Le sénateur Spivak: C'est important.

M. Ulrich: Si nous revenons, nous vous demanderons peut-être votre appui à l'égard de la Société portuaire de Vancouver; mais ce qui nous préoccupe surtout ce sont les taxes fédérales et provinciales sur les carburants et les taxes municipales en Colombie-Britannique vu que cela se répercute directement sur le transport.

Le président: Monsieur Ulrich et monsieur Downing, nous vous remercions beaucoup d'être venus aujourd'hui. Vous nous avez fait un exposé très intéressant et nous vous remercions de vos réponses à toutes nos questions.

M. Downing: Nous avons apporté de la documentation à l'intention des sénateurs que cela intéresse. Il y a là non seulement des renseignements sur le secteur charbonnier, mais également sur certaines des questions que nous avons abordées. Nous allons remettre cela au greffier.

M. Ulrich: Merci.

Le président: Honorables sénateurs, nous allons maintenant entendre M. Pierre MacDonald, le vice-président du projet TGV, un projet de trains à grande vitesse.

Je vous invite à nous présenter votre exposé. Les sénateurs pourront peut-être ensuite vous poser des questions.

M. Pierre MacDonald, vice-président, Bombardier, projet TGV (trains à haute vitesse): Monsieur le président, nous n'avons pas préparé de mémoire, car nous avons su, il y a seulement quelques jours, que nous allions comparaître devant un comité officiel. J'espère que vous nous excuserez de ne pas avoir de texte à vous remettre.

Monsieur le président, en tant que vice-président de Bombardier pour les projets de trains à grande vitesse en Amérique, cela fait quatre ans et demi que je travaille à l'établissement d'un réseau de trains à grande vitesse, fondé sur la technologie du TGV, dans le corridor Québec-Windsor.

[Texte]

Various studies have been done by Via Rail, Bombardier, and by a joint study group of the Quebec and Ontario governments. In fact, at this time, a study, which is being done by the Government of Canada in association with the Governments of Quebec and Ontario, is coming to an end.

We are privileged to have some information on the outcome of that study. However, since we have a confidentiality agreement with the various parties, I am unable to reveal, perhaps, some of the interesting data. That should be made available to the Canadian public, I am told, in the early fall. However, there are items of public knowledge that I will comment on.

Since I do not know how much experience any of you might have had with high-speed rail, I would invite you to look at a video that I brought with me today. This video was made at the end of the 1980s, early 1990s and it incorporates the thousand words that will probably give you a better understanding of what high-speed rail is all about. It is stronger and better locomotives pulling more comfortable cars. It is a system. It is many systems brought together to provide a competitive transportation service; competitive to other modes whether it be the car or the airplane, depending on the corridor.

This particular film is based on the leading-edge technology in high-speed rail which is the TGV, first developed in France in the 1970s and put into service, initially, in 1981.

The Chairman: Since you seem to be having some difficulty with the video equipment, would you give us a little more background about the Windsor-Quebec corridor?

Mr. MacDonald: High-speed rail is not new. It was introduced in Japan in the middle of the 1960s, and in France in 1981. In 1968 some services were running at 120 miles an hour, 220 kilometres an hour.

Interest in Canada was first raised when Mayor Drapeau suggested that possibly the newly-introduced TGV technology could be used to link New York to Montreal and to Mirabel. In those days Via Rail looked at the problems they had in the Quebec-Windsor corridor and started to see how high-speed rail could improve their performances, allow them to gather more clients, and stop what was a declining operation. They did that between 1982 and 1984. They updated that in 1988 and 1989; and that has been documented.

Recently, in 1993 and 1994, they again brought up to date their own file on that particular project. In 1987, Bombardier acquired the North American promotional and manufacturing rights for TGV technology for Canada, the United States and Mexico.

I believe we can now sit back and enjoy the film.

(Videotape played)

Mr. MacDonald: Mr. Chairman, as I mentioned earlier, in 1987 Bombardier acquired the promotional and manufacturing rights of the TGV technology and its rolling stock for America. It immediately undertook, in 1988 and 1989, a pre-feasibility

[Translation]

Plusieurs études ont été réalisées par VIA Rail, Bombardier et un groupe d'étude mixte du gouvernement du Québec et de celui de l'Ontario. En fait, une étude effectuée par le gouvernement canadien en collaboration avec le Québec et l'Ontario est sur le point d'être terminée.

Nous possédons quelques renseignements quant aux conclusions de cette étude. Néanmoins, comme nous avons conclu une entente de confidentialité avec les diverses parties, je ne suis pas en mesure de vous révéler certaines données sans doute intéressantes. D'après ce qu'on m'a dit, elles seront publiées au début de l'automne. Je vais toutefois pouvoir vous parler de certaines questions qui sont du domaine public.

Ne sachant pas à quel point vous êtes familiarisés avec le principe du train à grande vitesse, je vais vous inviter à regarder un vidéo que j'ai apporté avec moi aujourd'hui. Ce vidéo a été réalisé entre la fin des années 80 et le début des années 90 et, en mille mots, il saura sans doute mieux vous faire comprendre ce qu'est le train à grande vitesse. Il s'agit de locomotives plus puissantes qui tirent des wagons plus confortables. C'est un système. En fait, ce sont de nombreux systèmes qui ont été réunis pour offrir un service de transport compétitif; compétitif avec les autres mode de transport, que ce soit l'automobile ou l'avion, selon le corridor.

Ce film se base sur la technologie de pointe du train à grande vitesse, le TGV, qui a été mis au point en France dans les années 70 et mis pour la première fois en service en 1981.

Le président: Comme vous semblez avoir un peu de difficulté avec le matériel vidéo, pourriez-vous nous parler un peu plus du corridor Windsor-Québec?

M. MacDonald: Le train à grande vitesse n'a rien de nouveau. Il a été lancé au Japon au milieu des années 60 et, en France, en 1981. En 1968, certains trains roulaient à 120 milles à l'heure soit 220 kilomètres à l'heure.

On a commencé à s'y intéresser au Canada quand le maire Drapeau a laissé entrevoir la possibilité d'utiliser la nouvelle technologie du TGV pour relier New York à Montréal et Montréal à Mirabel. À l'époque, VIA Rail se penchait sur les problèmes qu'elle éprouvait dans le corridor Québec-Windsor et elle s'est demandée si le train à grande vitesse ne pourrait pas améliorer sa performance et lui permettre d'accroître sa clientèle et de freiner le déclin de ses services. Elle a commencé son étude entre 1982 et 1984. Elle l'a mise à jour en 1988 et 1989 et a publié un rapport.

Récemment, en 1993 et 1994, elle a de nouveau mis ses dossiers à jour en ce qui concerne ce projet. En 1987, Bombardier a fait l'acquisition des droits de promotion et de fabrication de la technologie du TGV pour le Canada, les États-Unis et le Mexique.

Je crois que nous pouvons maintenant regarder le film.

(Projection du vidéo)

M. MacDonald: Monsieur le président, comme je l'ai dit tout à l'heure, en 1987, Bombardier a acheté les droits de promotion et de fabrication de la technologie du TGV et de son matériel roulant pour l'Amérique. Notre société a immédiatement entrepris, en

[Text]

study in which it invested a substantial amount of money. It came to the conclusion that there was no technical problem that would stop this project from happening, and it established that it was a project that would bring private and public sector participation.

It also came to the conclusion that this would do away with the subsidization process that had been going on, and still is going on, for passenger rail service in that corridor; and that it would provide sufficient, substantial revenue from the operation to be able to permit the private sector to finance a substantial portion of the cost of the construction of this network.

The Ontario-Quebec task force carried out a two-and-a-half-year study in 1989 to 1991. It fundamentally came to the same conclusion. I have no reason to believe that the conclusion would be different from the present tri-government conclusions that have been reached which are that there should be further study into the detailed, preliminary design engineering aspects and the environmental impact assessment, which would permit more focus on revenues and costs. The findings fully justify undertaking this work.

However, that future work should be based — and this is in the Ontario-Quebec report — on technologies capable of speeds in excess of 300 kilometres an hour. We are talking about a corridor from Quebec to Windsor with stops in Montreal, the Ottawa-Hull region, Toronto, Kingston and on to Windsor. We are talking about a 1200-kilometre network. We are talking about 120,000 jobs. These were figures that were found in the initial economic studies done by Via Rail which were confirmed in the Ontario-Quebec task force work as being 127,000 jobs spread over the period of construction. That is not from the period of operation; that is from the first day of construction.

The first link could be in service in four years; and the whole network could be in service in seven years.

This is an opportunity for Canada — perhaps the first one since the time we were leaders in America in Supersonic aircrafts in the late 1950s — to own, through one of its corporations, a technology for which there is a market. There is, undoubtedly, such a market in North America. This technology does not yet exist in North America. There is also a market for the infrastructure of industries, whether service or manufacturing. We have yet to effect the transfers of technologies and/or the partnerships necessary to supply the North American market.

To give you just some technical information which is in line with the data still being studied, here, for those of you who travel between point A and point B, are the times it would take. To travel from Montreal to Ottawa by air, going from a suburban home to the airport, with the delays, the waiting, boarding the aircraft getting to Ottawa and going to the centre of the city, on average, would take 2 hours and 30 minutes. The station-to-station travelling time between Ottawa and Montreal would be 58 minutes. To travel from Quebec City, stopping at two stations between Quebec City and the station in Montreal, would take

[Traduction]

1988 et 1989, une étude de faisabilité dans laquelle elle a investi un gros montant d'argent. Elle en est venue à la conclusion qu'aucun problème technique ne s'opposait à ce projet et que celui-ci pourrait être réalisé avec la participation du secteur privé et du secteur public.

Elle en est également venue à la conclusion que cela permettrait d'éliminer les subventions dont bénéficie toujours le service ferroviaire voyageurs dans ce corridor et que le TGV rapporterait des recettes importantes, suffisantes pour permettre au secteur privé de financer une bonne partie du coût de la construction de ce réseau.

Le groupe de travail Ontario-Québec a effectué une étude d'une durée de deux ans et demi, entre 1989 et 1991. Il en est venu à peu près à la même conclusion. Je n'ai aucune raison de croire que l'étude que mènent actuellement les trois gouvernements conclura autre chose; autrement dit, il s'agit maintenant d'examiner en détail la conception du projet et de faire l'évaluation de l'impact environnemental, ce qui permettra de mieux prévoir les recettes et les coûts. Les conclusions des études justifient pleinement ce travail préliminaire.

Néanmoins, la poursuite de ce travail doit être axée — et cela figure dans le rapport Ontario-Québec — sur des technologies capables de vitesse de plus de 300 kilomètres à l'heure. Nous parlons ici d'un corridor allant de Québec à Windsor avec des arrêts à Montréal, dans la région d'Ottawa-Hull, à Toronto, à Kingston et finalement à Windsor. Cela représente un réseau d'environ 1 200 kilomètres. Il est question de 120 000 emplois. Tels sont les chiffres qui figurent dans les premières études économiques réalisées par VIA Rail et qui ont été confirmés par le groupe de travail Ontario-Québec qui prévoit 127 000 emplois répartis pendant la durée de la construction. Ce n'est pas à compter de la mise en service, mais du premier jour des travaux.

La première liaison pourrait entrer en service d'ici quatre ans et l'ensemble du réseau, dans sept ans.

Le Canada a là l'occasion — et peut-être la première depuis la fin des années 50 où nous étions les chefs de file de l'Amérique pour les avions supersoniques — de posséder, par l'entremise de l'une de ses sociétés, une technologie pour laquelle il existe un marché. Ce marché existe, sans aucun doute, en Amérique du Nord. Cette technologie n'est pas encore sur ce continent. Il y a également un marché pour l'infrastructure du secteur des services ou de la fabrication. Nous n'avons pas encore effectué les transferts de technologie ou les partenariats nécessaires pour approvisionner le marché nord-américain.

Pour vous donner quelques renseignements techniques qui correspondent aux résultats de l'étude en cours, pour ceux d'entre vous qui voyagent entre le point A et le point B, voilà la durée du trajet. Pour aller de Montréal à Ottawa en avion, si vous partez d'une résidence de banlieue pour vous rendre à l'aéroport, avec les retards, l'attente, l'embarquement dans l'avion, le vol jusqu'à Ottawa et le parcours entre l'aéroport et le centre-ville, il faut compter 2 heures et 30 minutes en moyenne. Pour aller d'une gare à l'autre entre Ottawa et Montréal, la durée du voyage en TGV serait de 58 minutes. De Québec à Montréal, un TGV qui

[Texte]

1 hour and 28 minutes. With no stops the time is 1 hour and 12 minutes.

The Montreal to Toronto run with no stop in Ottawa would take 2 hours and 30 minutes. That is based on TGV Atlantic technology of 300 kilometres an hour or 186 miles an hour.

Another set of figures which give you an idea of the magnitude of the project relates to the work that must be done along the routes. In the material provided, you will see the length, in kilometres, of the routes: Windsor to Toronto; or Toronto to Ottawa, as well as the total Ontario route and the total Quebec route. You have the earthworks in millions of cubic metres, or the ballast that is necessary. There would be work on 156 bridges and 370 culverts. Grade separation work would be required, and there would be the installation of 464 concrete ties. These figures all relate to the figure of 120,000 jobs I mentioned earlier.

These figures are now being updated by the tri-government study as well as by Ernst and Young who have a separate mandate to do this. There are details of the various industrial and service activities associated with this project, with the jobs being identified as being in Quebec, Ontario, as well as in the other provinces, for the duration of the construction.

It identifies this as a five-year construction project, and on that basis they drew their conclusions. As far as I am concerned, these jobs would be spread over a longer period of, at least, seven years. Further, in the revised figures we are now looking at more than 127,000 jobs. That is generally agreed upon by everyone associated with the project.

Senator Buchanan: May I ask one question?

Mr. MacDonald: Yes, sir.

Senator Buchanan: Yesterday, I met with Remy Bujold, Victor Marchand, Richard Flynn and others in Montreal and we talked about things like this. One item that I notice is missing in this — and it may not be that important — is the replacement of existing rails on that whole system over the years. The reason I am raising this is that, as I understand it, there is only one plant in Canada today producing the new head hardened alloy rail and it is Sysco in Sydney. I wanted to point that out because it is missing from the chart.

Mr. MacDonald: From the early days of my involvement in the project, we have talked and visited, if I can use the Texas term, with colleagues "out there". For those of you who wonder what non-metallic minerals are, they are cement and concrete.

I will leave you a brochure containing many of these statistics.

I appear before you today as a representative of Bombardier, but Bombardier in the early days, formed an entity which was initially set up in the fall of 1990, quite a long time ago. It was composed of those members that you see at the left side, which was Bombardier, GEC, Alstrom, the licensor, and six banks, three Canadian and three European banks who have a lot of experience in project financing.

[Translation]

s'arrêterait à deux stations sur le parcours, prendrait 1 heure et 28 minutes. Un train direct mettrait 1 heure et 12 minutes.

Le trajet de Montréal à Toronto, sans arrêt à Ottawa, durerait 2 heures et 30 minutes. Ces chiffres se fondent sur la technologie TGV Atlantique de 300 kilomètres à l'heure ou 186 milles à l'heure.

Voilà une autre série de chiffres qui vous donnent une idée de l'ampleur du projet et des travaux à réaliser sur chaque itinéraire. Dans la documentation, vous verrez, en kilomètres, la longueur des lignes entre Windsor et Toronto ou Toronto et Ottawa de même que l'ensemble du réseau en Ontario et au Québec. Le volume du terrassement est exprimé en millions de mètres cubes, de même que le ballast nécessaire. Il faudra construire 156 ponts et 370 ponceaux. Il faudra également construire des passages à niveau et installer 464 traverses de béton. Tous ces chiffres se rapportent aux 120 000 emplois que j'ai mentionnés tout à l'heure.

Ces chiffres sont maintenant mis à jour par l'étude des trois gouvernements de même que par *Ernst and Young* qui est chargée d'examiner la question séparément. Voilà des détails sur les diverses activités du secteur de l'industrie et des services qui seront associés à ce projet, ce qui créera des emplois au Québec, en Ontario de même que dans les autres provinces, pendant la durée des travaux.

La construction durera cinq ans et les conclusions sont tirées sur cette base. Personnellement, je pense que ces emplois s'étendront sur une plus longue période, d'au moins sept ans. En outre, les chiffres révisés indiquent qu'il y aurait plus de 127 000 emplois. Tous ceux qui participent au projet sont généralement d'accord sur ce point.

Le sénateur Buchanan: Puis-je poser une question?

M. MacDonald: Oui monsieur.

Le sénateur Buchanan: Hier, j'ai rencontré Remy Bujold, Victor Marchand, Richard Flynn et d'autres personnes à Montréal et nous avons parlé de ces questions. Je remarque qu'il manque là quelque chose — et ce n'est peut-être pas très important — je veux parler du remplacement des rails existants sur tout ce réseau. Si j'en parle c'est parce qu'à ma connaissance, il n'y a actuellement au Canada qu'une seule usine qui produit le nouveau rail d'alliage à champignon traité thermiquement et c'est Sysco, à Sydney. Je tenais à le souligner, car cela ne figure pas dans le tableau.

M. MacDonald: Depuis que je participe à ce projet, nous avons rencontré nos collègues de là-bas pour discuter avec eux. Je précise à ceux d'entre vous qui se demandent ce que sont les minéraux non métalliques qu'il s'agit de ciment et de béton.

Je vais vous laisser une brochure qui contient la plupart de ces chiffres.

Je comparais devant vous aujourd'hui en tant que représentant de Bombardier, mais Bombardier a constitué un consortium il y a déjà un certain temps, au cours de l'automne 1990. Il était composé des membres que vous voyez à gauche, c'est-à-dire Bombardier, GEC, Alstrom, le propriétaire de la licence et six banques, trois canadiennes et trois européennes qui possèdent une vaste expérience dans le financement de projets.

[Text]

In 1990, as well as now in 1994, we always considered that no project of this type would happen in Canada without the involvement of CN and CP who already own the right-of-ways on which much of the system would roll, particularly those accessing the centres of the cities. It was not for us to decide on the future of Via Rail. It holds the mandate for operating passenger rail services in Canada, and therefore we believe that they have a right to believe that they should be part and parcel of this project. They have shown, and they have testified publicly, that the survival of Via Rail per se, and the possibility of coming out of a subsidized posture, lies on the possibility of it being associated with a high-speed rail project in the Quebec-Windsor corridor; and they have made their case on this.

We, from the beginning, considered them as a legitimate partner in carrying out the next steps in this work. Hydro Quebec and Hydro Ontario were also entities with whom we spoke. This is an electrified system that will be calling for state-of-the-art electrical distribution systems, and they have the competence and the experience with which we want to be associated.

Other major suppliers have talked to us or we have talked to them about joining us.

Finally, this group has joined with the Governments of Canada, Ontario and Quebec to carry out a feasibility study, a preliminary but detailed engineering study which will, essentially, support or not support the "bankability" or economic viability of the project.

We believe that all these named players and some others form the team necessary to conduct the next step of work. In those days, and it is still true today, TGV Canada was put together, on the basis of the conclusions of the prefeasibility study, to form a consortium to undertake the feasibility and, if proven feasible, to eventually undertake the construction and operation of a TGV network in the corridor.

I would like to stress one point with this slide. It is imperative that there be maximum local content. It is well understood by all the companies associated with high-speed rail in Europe and in Japan that, if Canada were to go to a high-speed rail system, it would not import the rolling stock and/or the equipment and/or the knowledge. It will be Canadian value-added. It will see transfers of technologies, investments directly in Canada, partnerships, joint ventures, call it by whatever name, but it is to be a Canadian project.

The uniqueness of the high-speed rail systems in the sense that it does not exist in America today, is in the fact that, whether, you are talking about construction equipment and methods, electrification, signalling, communications, or the technologies directly associated with the rolling stock, these are the doors to major and more less important agreements to bring to Canada, if we are to be the first project, the bulk of the industrial infrastructure of service and manufacturing industries associated with high-speed rail. This would be with a view, of course, of opening up the rest of the North American market; and there is also the potential of opening up the world market for Canadian companies.

[Traduction]

Depuis 1990, nous avons toujours considéré qu'aucun projet de ce genre ne pourrait être réalisé au Canada sans la participation du CN et du CP qui possèdent déjà les emprises dans lesquelles rouleraient la plupart des trains, surtout celles qui donnent accès au centre des villes. Ce n'était pas à nous qu'il revenait de décider de l'avenir de VIA Rail. C'est cette compagnie qui est chargée d'assurer le service ferroviaire voyageurs au Canada et nous croyons donc qu'elle a le droit de participer à ce projet. Comme elle l'a déclaré publiquement, sa survie et la possibilité pour elle de se passer de subventions, dépendent de sa participation à l'établissement d'une ligne ferroviaire à grande vitesse entre Québec et Windsor.

Dès le départ, nous avons considéré VIA Rail comme un partenaire légitime pour la réalisation des étapes suivantes de ce travail. Nous avons également discuté du projet avec Hydro-Québec et Hydro Ontario. Il s'agit d'un réseau électrifié qui exigera des systèmes de distribution électrique à la fine pointe du progrès et ces deux compagnies possèdent les compétences et l'expérience dont nous avons besoin.

D'autres fournisseurs importants ont exprimé le désir de se joindre à nous.

Enfin, ce groupe s'est joint aux gouvernements du Canada, de l'Ontario et du Québec pour réaliser une étude de faisabilité, une étude d'ingénierie préliminaire, mais détaillée qui confirmera ou non la viabilité économique du projet.

Nous croyons que tous les intervenants que j'ai nommés, plus certains autres, forment une équipe qui pourra entreprendre la prochaine étape de ce travail. Au départ, et c'est encore vrai aujourd'hui, TGV Canada a été constituée, à partir des conclusions de l'étude de faisabilité préliminaire, pour examiner la faisabilité du projet et entreprendre éventuellement la construction et la mise en service d'un réseau de TGV dans le corridor.

Je voudrais souligner une chose à propos de cette diapositive. Il faut absolument qu'il y ait le maximum de contenu local. Toutes les compagnies qui ont participé à des projets de trains à grande vitesse en Europe et au Japon savent très bien que, si le Canada adopte ce système, il n'importera pas le matériel roulant, l'équipement nécessaire ou le savoir-faire. Il y aura une valeur ajoutée canadienne. Le Canada bénéficiera de transferts de technologies et d'investissements directs, de partenariats, de co-entreprises, et cetera, mais ce sera un projet canadien.

Les réseaux de trains à grande vitesse ont ceci d'unique qu'il n'y en a pas actuellement en Amérique et que, si vous parlez de l'équipement et des méthodes de construction, de l'électrification, de la signalisation, des communications ou des technologies directement reliées au matériel roulant, si le Canada est le premier à réaliser ce genre de projet, il pourra conclure des ententes plus ou moins importantes pour se doter de la majeure partie des industries de service et de fabrication associées aux trains à grande vitesse. Cela pourra nous ouvrir le reste du marché nord-américain et les compagnies canadiennes pourraient également avoir accès au marché mondial.

[Texte]

This is a 1992 map, which has been updated, but, unfortunately, I do not have that with me. However, this map fairly depicts all of the corridors on which substantial money has already been spent, and by that I mean a \$1 million or more has been spent in doing feasibility work.

Forty million dollars has been spent so far on the feasibility of the Texas project. Florida, in the middle of the 1980s, spent more than \$10 million dollars and now, in 1994, they are now going back into a request for proposal process where the State of Florida has already committed to a substantial investment.

These projects are varied. Some will possibly see completion in a few years; and others might take longer.

As you can see, this is the high-speed rail association mag/lev map. Some may ask questions about magnetic levitation. We at Bombardier are part and parcel of some consortiums looking into magnetic levitation. We are interested in the technology, but we do not believe it will be commercially applicable in high-speed, long-distance dual lines before another 20 to 30 years. The present technology, steel wheel on steel track, with the TGV being the leading technology in that field, is what will be coming to America first. That is also the choice of the rest of the world. The latest system put into operation was the Spanish Talgo; the Koreans have chosen to build one; and there is work ongoing in Taiwan and elsewhere.

In the not so distant future the report of the tri-government feasibility work will be circulated. I am not sure to what extent it will mention the existence and the submittal of the proposition by TGV Canada or whether it will mention our expression of interest in the early 1990s or more recently when we presented our intent to cooperate in the next step.

The next step is not the project itself. The next step is sufficient detailed engineering or preliminary design engineering; sufficient work being done on the environmental process; and the costs associated with those. Sufficient work must be done to get a fix on revenues so as to be able to establish, to the satisfaction of finance departments and treasury boards of governments, and bankers of private parties, what would be one or the other's share of a similar project.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you very much for the video and your excellent oral presentation.

When you said that Bombardier bought the North American rights, did you include Mexico in that?

Mr. MacDonald: Yes, it does include Mexico.

The Chairman: Does it give you the right to consider any other countries in the world such as Asian or European countries?

Mr. MacDonald: No, it does not. It excludes the Asian rights, with limitations now being granted to the Koreans as part

[Translation]

Voici une carte pour 1992 qui a été mise à jour, mais je n'ai malheureusement pas la nouvelle version ici. Cette carte décrit quand même assez fidèlement tous les corridors auxquels on a déjà consacré des sommes importantes, et je veux dire par là un million de dollars ou plus, pour des études de faisabilité.

Jusqu'ici, 40 millions de dollars ont été dépensés pour étudier la faisabilité du projet du Texas. Au milieu des années 80, la Floride y a consacré plus de 10 millions de dollars et maintenant, en 1994, elle procède à un nouvel appel d'offres dans lequel elle a déjà investi beaucoup.

Ces projets en sont à divers stades. Certains seront peut-être achevés d'ici quelques années tandis que d'autres exigeront plus de temps.

Comme vous pouvez le voir, il s'agit ici de la carte qui compare le train à grande vitesse et le train à lévitation magnétique. Certains se posent peut-être des questions au sujet de la lévitation magnétique. Bombardier fait partie de certains consortiums qui examinent la question. Cette technologie nous intéresse, mais nous ne pensons pas qu'il sera rentable de l'appliquer à des réseaux à grande vitesse sur longues distances avant 20 à 30 ans. C'est la technologie actuelle, utilisant des roues d'acier sur des rails d'acier et dont le TGV est le meilleur exemple, qui s'implantera d'abord en Amérique. C'est également le choix du reste du monde. Le dernier système mis en service a été le Talgo espagnol; les Coréens en ont construit un et on se prépare à en faire autant à Taiwan et ailleurs.

L'étude de faisabilité des trois gouvernements devrait bientôt être publiée. Je ne sais pas dans quelle mesure il y sera question de la proposition de TGV Canada ou de l'intérêt que nous avons manifesté au début des années 90 ou plus récemment lorsque nous avons fait connaître notre intention de coopérer à la prochaine étape.

Cette prochaine étape n'est pas encore la réalisation du projet. Il s'agit d'entreprendre une conception préliminaire détaillée, de travailler suffisamment à l'évaluation environnementale et d'évaluer les coûts que cela représente. Il faut pouvoir établir quelles seront les recettes de façon à déterminer, à la satisfaction du ministère des Finances et du Conseil du Trésor des gouvernements ainsi que des banques des intérêts privés, quelle sera la part de chacun dans ce projet.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup pour le vidéo et votre excellent exposé.

Quand vous avez dit que Bombardier avait acheté les droits pour l'Amérique du Nord, cela comprend-il le Mexique?

M. MacDonald: Oui, cela comprend le Mexique.

Le président: Vos droits s'étendent-ils à d'autres pays du monde comme les pays d'Asie ou d'Europe?

M. MacDonald: Non. Cela exclut l'Asie, les Coréens ayant obtenu des droits limités dans le cadre du marché qu'ils ont

[Text]

of the deal there. The French and English company, GEC of the UK, retained the rights to other areas in the world.

However, we have discussed the fact that it would make good sense, from a proposal point of view and a project point of view, to have Canadian suppliers, including Bombardier, associated with projects to some extent. That could be related to places other than those for which we have a franchise.

The Chairman: What kind of infrastructure or total costs are you looking at for the Quebec City-Windsor corridor? If you do not focus on that one, then perhaps you would describe the Dallas one.

Mr. MacDonald: The Dallas one was a project put forward of \$8 billion. The Quebec-Toronto segment estimated by Bombardier in 1988 was \$5.3 billion, total.

The Chairman: Inclusive of all the infrastructure?

Mr. MacDonald: That is right. The Ontario-Quebec task force, in 1989 dollars, including the Toronto-Windsor segment, had a figure of \$7.2 billion. Of course, a more up-to-date figure will be released by the tri-government study.

Some people have suggested that this would be \$7-billion project for Bombardier. The rolling stock in any one of those projects accounts for about 15 per cent of the cost. The signalling or, if you want, the traffic control is about 10 per cent. It is very similar to air traffic control considering the need for separation of the various train sets and redundancy in the system. Then, 65 per cent of the cost goes to civil works and equipment associated with the track. The electrification takes up about 10 per cent and other costs and communication run at about 5 per cent. The rolling stock, per se, is only 15 per cent.

The Chairman: What percentage would European and Canadian banks, such as The Royal Bank, the Bank of Nova Scotia, the National Bank, take vis-a-vis Bombardier and the government in any one of the overall projects?

Mr. MacDonald: The banks accepted to be associated with us and to pay their share of what we estimated then as being the cost of a feasibility study. The offer we made in 1990 was based on an estimate of feasibility work of \$50 million. The proposal made to the governments was that the banks would assume 25 per cent of this, \$12.5 billion, divided among the banks; Bombardier, GEC, Alstom and other industrial partners would assume another 25 per cent; and the three governments would split the remaining 50 per cent. That was the proposal in the fall of 1990.

If you were to ask me what would be the proposal this time around and whether all the banks would come in, I would have to say that there are other financial institutions that have shown interest. This proposal is being put together in expectation of the results of the present tri-government study. As to whether the same proportions will apply, I cannot commit to that, but I can say that, as a general principle, we have always maintained the proposition of splitting the cost with the government entities because we believe that is technically feasible for Canada to do. It

[Traduction]

conclu. Les Français et la compagnie britannique, GEC, du Royaume-Uni, ont conservé les droits pour les autres pays du monde.

Nous avons toutefois discuté du fait qu'il serait logique que les fournisseurs canadiens, y compris Bombardier, soient associés, dans une certaine mesure, aux autres projets. Cela pourrait inclure des pays autres que ceux pour lesquels nous avons une franchise.

Le président: Quel serait le coût de l'infrastructure ou le coût total pour le corridor Québec-Windsor? Si vous ne pouvez pas le préciser, peut-être pourriez-vous nous dire quel est le coût du projet de Dallas.

M. MacDonald: Le coût du projet de Dallas a été estimé à 8 milliards de dollars. En 1988, Bombardier a estimé à 5,3 milliards le coût total du tronçon Québec-Toronto.

Le président: Cela comprend toute l'infrastructure?

M. MacDonald: En effet. Le groupe de travail Ontario-Québec avait cité, en dollars de 1989, un chiffre de 7,2 milliards, ce qui comprenait le tronçon Toronto-Windsor. Bien entendu, l'étude des trois gouvernements donnera un chiffre plus à jour.

Certaines personnes ont laissé entendre que ce serait un projet de 7 milliards de dollars pour Bombardier. Le matériel roulant de l'un de ces projets représente environ 15 p. 100 du coût. La signalisation ou, si vous voulez, le contrôle du trafic, absorbera environ 10 p. 100. C'est très semblable au contrôle de la circulation aérienne étant donné la nécessité de séparer les diverses séries de trains et la redondance du système. Ensuite, le travail d'ingénierie et l'équipement des voies absorbent 65 p. 100 du coût. L'électrification représente environ 10 p. 100 et les autres coûts, plus les communications, à peu près 5 p. 100. Le matériel roulant proprement dit ne coûte que 15 p. 100.

Le président: Quel est le pourcentage du coût qui sera financé par les banques européennes et canadiennes comme la Banque royale, la Banque de Nouvelle-Écosse et la Banque nationale, par rapport à Bombardier et au gouvernement?

M. MacDonald: Les banques ont accepté de s'associer avec nous et de payer leur part de l'étude de faisabilité. L'offre que nous leur avons faite en 1990 se basait sur un coût estimatif de 50 millions de dollars pour ce qui est de l'étude de faisabilité. Selon la proposition faite aux gouvernements, les banques assumeraient 25 p. 100 de ce montant, soit 12,5 milliards; Bombardier, GEC, Alstom et les autres partenaires de l'industrie paieraient 25 p. 100 et les trois gouvernements se partageraient les 50 p. 100 restants. C'est ce qui a été proposé à l'automne 1990.

Si vous me demandez où en est cette proposition et si toutes les banques sont prêtes à participer, je peux vous dire que d'autres institutions financières ont manifesté de l'intérêt. Nous préparons une proposition en attendant les résultats de l'étude des trois gouvernements. Quant à savoir si les proportions resteront les mêmes, je ne peux pas le promettre, mais je dirais, qu'en principe, nous prévoyons toujours de partager les frais avec les gouvernements, car nous croyons que la chose est possible pour le Canada. Cela s'inscrit dans des paramètres économiques et financiers

[Texte]

falls within proper economic and financial parameters, and therefore it is worth our while to invest our own few billion dollars into that feasibility phase.

The Chairman: I know you have confidentiality agreements, but can you tell us if you are looking at a pay back like the one in France where they proposed 11 years and paid it out in 10 years?

Mr. MacDonald: No, we are not looking at that same type of pay back.

The Chairman: Are you expecting something better?

Mr. MacDonald: No, we are not necessarily looking at something better. The Paris-Lyon link is a unique French link in the same way that perhaps Washington-New York link is a unique link in the United States. However, you are looking at a fully "certified", if I can use the term, by all of the studies that have been done, profitable operation in the corridor based on 300-kilometre-plus type of equipment, leaving sufficient excess profit to be able to service a substantial amount of equity money from the private sector, as well as a substantial amount of debt. A substantial part of the assets would be the contribution, the participation, and the ownership. That is very important.

The private group I represent is not looking for any subsidies that would add to its capital either directly or indirectly. We believe that government contributions, whether they be municipal, provincial or federal, brought to the project, should be reflected in the books and be under the ownership of the public entities which make that investment.

As an example, harbours and airports belong to the private sector. These are infrastructures that have been established and paid for by the private sector. I am not establishing a perfect parallel, but I am making the point that we are not suggesting that any subsidies be paid out to the private-sector entities involved in this project.

Senator Buchanan: This is probably the most exciting project that we have been involved in in Canada in the last two decades. About six years ago I became indirectly involved in this through the New England Governors and Atlantic Premiers Conference when we discussed it in Boston. At that time they were talking about the Portland-Boston, Boston-New York project.

Since then I have become more directly involved through an organization called the "Northeast Corridor Initiative", and its sole responsibility is to promote and help to develop high-speed train travel from Portland-Boston, Boston-New York-Washington, et cetera.

As an offshoot from that, about a little over a year ago, we started the NCI-Canada which will help develop and promote the lines from New York-Montreal and all the lines Pierre mentioned, Montreal-Quebec, Montreal-Ottawa, Toronto-Windsor which are heavily-travelled corridors. For the last year, I have been the co-chairman of that organization with the Chairman of the Power Authority of the State of New York, Richard Flynn. There are people in the U.S. Government and from the private sector on the board. There are also people from Quebec on that board and,

[Translation]

acceptables et nous croyons donc qu'il vaut la peine d'investir nous-mêmes quelques milliards de dollars dans cette étude de faisabilité.

Le président: Je sais que vous avez signé des ententes de confidentialité, mais pouvez-vous nous dire si vous escomptez le même rendement qu'en France où l'investissement a pu être récupéré en dix ans?

M. MacDonald: Non, nous n'escomptons pas le même genre de rendement.

Le président: Vous attendez-vous à mieux?

M. MacDonald: Non, pas nécessairement. La liaison Paris-Lyon est une liaison unique en France, comme la liaison Washington-New York, aux États-Unis. Toutefois, toutes les études réalisées «garantissent» si je peux utiliser ce terme, une exploitation rentable dans le corridor si l'on a un train qui fait plus de 300 kilomètres heure. Les profits excédentaires seront suffisants pour rembourser une partie importante de l'investissement du secteur privé de même qu'une partie importante de la dette. L'actif sera constitué en grande partie de la contribution, de la participation et de la propriété. C'est très important.

Le groupe privé que je représente n'espère pas obtenir de subventions qui viendraient s'ajouter, directement ou indirectement à ses capitaux. Nous croyons que la contribution des gouvernements, que ce soit le gouvernement municipal, provincial ou fédéral, devrait figurer dans les livres des compagnies de service public qui feront cet investissement.

Par exemple, les ports et les aéroports appartiennent au secteur privé. Ce sont des infrastructures que le secteur privé a construites et payées. La comparaison n'est pas parfaite, mais je fais valoir que nous ne demandons pas le paiement de subventions aux compagnies du secteur privé qui participent à ce projet.

Le sénateur Buchanan: C'est sans doute le projet le plus passionnant auquel le Canada ait participé depuis 20 ans. Il y a six ans environ, j'ai eu à m'en occuper, de façon indirecte, à l'occasion de la Conférence des gouverneurs de Nouvelle-Angleterre et des premiers ministres de l'Atlantique, à Boston. Nous parlions alors du projet de liaison Portland-Boston et Boston-New York.

Depuis, je m'en suis occupé de façon plus directe par l'entremise d'un organisme baptisé «*Northeast Corridor Initiative*» dont la seule fonction est de promouvoir la mise en service d'un train à grande vitesse entre Portland et Boston et Boston-New York-Washington, et cetera.

À la suite de cela, il y a un peu plus d'un an, nous avons lancé NCI-Canada qui va promouvoir les lignes New York-Montréal et toutes les lignes que Pierre a mentionnées soit Montréal-Québec, Montréal-Ottawa et Toronto-Windsor, où il y a beaucoup de trafic. Depuis l'année dernière, je suis le coprésident de cet organisme avec le président de la *Power Authority*, de l'État de New York, Richard Flynn. Le conseil d'administration compte des représentants du gouvernement américain et du secteur privé. Il y a aussi des gens du Québec et j'espère que l'Ontario y sera représentée.

[Text]

hopefully, Ontario will soon be represented. From Quebec we have president Remy Bujold from Montreal and Victor Marchand is the executive director.

Yesterday, when we had a meeting in Montreal, I was quite surprised at how fast this has moved ahead. It is starting to move at great speed, if you will pardon the pun. The job creation involved here is incredible. At a time of advances in communications, although we are behind Europe, there is no question that Canada has an opportunity to become a real leader. I am 100 per cent behind this kind of a project and it is the mandate of NCI-Canada, which I am now involved in and have been for a to help to develop and promote them.

Mr. MacDonald: I am happy to hear that.

Senator Atkins: I have three questions and my first one relates to the fact that most of the high-speed areas you are talking about do not have the same weather problems we have.

My second question is: Is this service anything other than a passenger service?

My third, and last, question is: Is the roadbed design adaptable to the magnetic levitation concept?

Mr. MacDonald: The answer to your first question is that weather represents the necessity to adapt some of the mechanical equipment particularly and the geotechniques associated with building the infrastructure to the reality of our climate. We do possess sufficient geotechnical knowledge and/or mechanical knowledge regarding this. That does not represent a major problem which would add very substantially to the cost.

In response to your question regarding roadbeds, I would point out that, in the 1970s, there were roads built using up to a metre-and-a-half of various compacted materials before the asphalt was put down. These roads stood up very well to spring and fall frost conditions. For the purpose of saving money we started putting in less and less until we were putting .80 at times and we now have the problems that you are aware of on many Canadian roads. It was a question of balancing whether you wanted to maintain more layman's cost or more construction costs.

Senator Atkins: It is not only the bed that has to be considered, the type of vehicles used will also come into play.

Mr. MacDonald: The vehicles will require a different heating and cooling systems. They will require some rubberized covers on some moving mechanical parts.

The TGV runs through areas in the winter time where it encounters frost, heavy snow falls and sleet. These conditions do not seem to cause any problems. Let me add that the Japanese train, which runs at speeds less than that but is travelling at speeds of at least 200 kilometres an hour, is running in the midst of the winter and that does not represent a major problem to its operation.

[Traduction]

Pour représenter le Québec, nous avons notre président, Remy Bujold, de Montréal et Victor Marchand, notre directeur général.

Hier, nous nous sommes réunis à Montréal et j'ai été étonné de constater à quel point les choses progressaient vite. Elles commencent à progresser à grande vitesse, si vous me pardonnez le jeu de mots. Cela représente la création d'un très grand nombre d'emplois. À l'ère des communications, même si nous sommes en retard par rapport à l'Europe, le Canada a certainement la possibilité de devenir un véritable chef de file. J'appuie entièrement ce genre de projet et NCI-Canada, auquel je participe actuellement, a pour mission de promouvoir ce genre d'initiative.

M. MacDonald: Je me réjouis de l'entendre.

Le sénateur Atkins: J'ai trois questions à poser et la première concerne le fait que la plupart des corridors dont vous parlez n'ont pas les mêmes problèmes climatiques que les nôtres.

Deuxièmement, je voudrais savoir si cela se limite au service voyageurs?

Et troisièmement, je voudrais savoir si la voie ferrée pourrait être adaptée pour la lévitation magnétique?

M. MacDonald: Je répondrai à votre première question que les conditions climatiques obligent à adapter une partie de l'équipement mécanique en particulier, de même que la géotechnique qui intervient dans la construction de l'infrastructure, aux réalités de notre climat. Nous possédons suffisamment de connaissances géotechniques ou de connaissances mécaniques à cet égard. Cela ne représente pas un gros problème qui augmenterait énormément le prix de revient.

Pour ce qui est de votre question concernant les voies, je signale que, dans les années 70, on construisait des routes en compactant un mètre et demi de divers matériaux avant de répandre l'asphalte. Ces routes tenaient très bien le coup au printemps et à l'automne. Pour économiser, nous avons commencé à réduire de plus en plus l'épaisseur jusqu'à la limiter parfois à 0,80 mètre ce qui cause les problèmes que vous avez constatés sur bien des routes canadiennes. Il s'agit de savoir si l'on veut dépenser plus pour la main-d'oeuvre ou pour la construction.

Le sénateur Atkins: Ce n'est pas seulement l'assiette de la voie qu'il faut considérer, mais le genre de véhicules qui l'emprunteront.

M. MacDonald: Les véhicules exigeront des systèmes de chauffage et de refroidissement différents. Il faudra des chappes de caoutchouc sur certaines parties mécaniques.

Le TGV parcourt, en hiver, des régions où il y a du verglas, d'importantes chutes de neige et de la neige fondue. Ces conditions ne semblent pas poser de problèmes. J'ajoute que le train japonais, qui roule à une vitesse inférieure, mais quand même de plus de 200 kilomètres à l'heure, fonctionne au milieu de l'hiver et que cela ne pose pas de sérieux problèmes.

[Texte]

In Canada you have an average of about 25 or 26 snowy days in the winter along the corridor. Eight of those represent major storms which are severe enough to require heating the catenaries so that frost will not attach to them. That is standard procedure in some parts of the networks in Europe. We have these automatic blowing machines to keep the switching equipment clear of snow and heated, and/or special snow clearing equipment.

I can guarantee you that on some of those eight days the trains will be late but they will be late on the days when the airplane is on the ground and the car is in the garage or the ditch. The train will probably be the most reliable travel method.

As to your second question about the train being for passengers only, the answer is that SNCF is running postal trains and light-parcels trains for PTT in France. Two of them run during the night very efficiently and profitably. The present tri-government studies have included a specific study into light parcel and mail carriage. I am told the current operators from Federal Express, UPS, and Post Canada have shown great enthusiasm and, therefore, it is quite logical to think that there would be such service.

Senator Atkins: I would think it would be important for your revenue base.

Mr. MacDonald: Although it represents perhaps not more than 10 per cent of the overall revenue base, 10 per cent is an important figure.

Another question that is frequently asked, which is associated with your question, is: Why not heavy freight? First, in Canada we run very heavy freight. We run axle loads up to 35-and-more tonnes per axle. In Europe the UIC rules prohibit running trains at axle rates of higher than 22 tonnes. Second, high-speed rail is necessarily associated with light weight. Third, moving heavy weights at great speed really does quite a job on your infrastructure. If you are trying to run a high-speed passenger service and heavy freight traffic at the same time, it would be impossible to have the comfortable and/or safe ride required when running at 300 kilometres an hour. Yes, we could transport something other than passengers but not heavy freight loads.

Senator Atkins: What about magnetic levitation?

Mr. MacDonald: Magnetic levitation in its present form runs on an elevated guide way. It is not to say that an elevated guide way could not be built into the right-of-way and/or the corridor of a steel wheel on steel track, but that is quite far down the road and represents not only purely technical problems related to supra conductivity which is not yet operational at room temperature if I might use that extreme, but there are very important safety and security aspects which we have yet to see solutions to.

Senator Atkins: Are they not using it in Germany?

Mr. MacDonald: They have a pilot project which has been there for quite a number of years. They have a 30-kilometre test track and they are up to their Mach 7 prototype, and, when it

[Translation]

Au Canada, la neige tombe en moyenne pendant 25 ou 26 jours le long du corridor. Il y a huit jours de grosses tempêtes qui obligerait à chauffer les caténaires afin qu'ils ne se couvrent pas de verglas. C'est un procédé habituel dans certaines parties du réseau européen. Nous avons des souffleuses automatiques pour garder les aiguillages parfaitement déneigés et chauffés ou de l'équipement de déneigement spécial.

Je peux vous garantir qu'au cours de certaines de ces huit journées, les trains seront en retard, mais que ces jours-là, les avions ne décolleront pas et les automobiles resteront dans le garage ou dans le fossé. Le train sera sans doute le mode de transport le plus fiable.

Quant à votre deuxième question à savoir si les trains seront seulement pour les voyageurs, la SNCF exploite des trains postaux et des trains pour les colis légers pour le compte des PTT. Deux d'entre eux roulent la nuit de façon très efficace et très rentable. L'étude des trois gouvernements portait notamment sur le transport de colis légers et de courrier. On m'a dit que Federal Express, UPS et les Postes canadiennes avaient manifesté beaucoup d'enthousiasme pour ce projet et il est donc logique de penser que ce service existera.

Le sénateur Atkins: Je crois que cela contribuerait de façon importante à vos recettes.

M. MacDonald: Cela ne représente peut-être pas plus de 10 p. 100 des recettes totales, mais 10 p. 100, c'est important.

À ce propos, on nous demande souvent pourquoi nous ne pourrions pas transporter des marchandises lourdes. Premièrement, au Canada, nous transportons des marchandises très lourdes. Les trains transportent des chargements qui vont jusqu'à 35 tonnes et plus par essieu. En Europe, les règles de l'UIC interdisent des chargements de plus de 22 tonnes par essieu. Deuxièmement, un train à grande vitesse ne peut transporter que des poids légers. Troisièmement, le transport de poids lourds à grande vitesse endommage beaucoup l'infrastructure. Si vous voulez faire circuler des trains de voyageurs et des trains de marchandises lourdes, à grande vitesse, en même temps, vous ne pourrez pas offrir le confort ou la sécurité qu'exige une vitesse de 300 kilomètres à l'heure. Oui, nous pourrions transporter autre chose que des voyageurs, mais pas des marchandises lourdes.

Le sénateur Atkins: Et la lévitation magnétique?

M. MacDonald: Sous sa forme actuelle, la lévitation magnétique exige une rampe en hauteur. Cela ne veut pas dire qu'il soit impossible d'en construire une dans l'emprise ou dans le corridor d'une voie d'acier, mais nous en sommes encore très loin et cela pose non seulement des problèmes purement techniques reliés à la supraconductivité, qui n'est pas encore opérationnelle à la température ambiante, mais aussi de sérieux problèmes de sécurité auxquels nous n'avons pas encore trouvé de solutions.

Le sénateur Atkins: Ne l'utilise-t-on pas en Allemagne?

M. MacDonald: Les Allemands ont un projet pilote entrepris depuis plusieurs années. Il y a une voie expérimentale de 30 kilomètres et ils en sont à leur prototype Mach 7 qui roule très

[Text]

works, it works very well. It is quite interesting, but it is a single track. It is a closed atmosphere very far away from a double-track, multiple-departures-and-arrivals-a-day type of system.

The German government has approved first steps towards the possibility of building a 250-kilometre — if I remember correctly — first mag/lev line, but it still has quite a number of steps to go through before it can become a reality.

The Chairman: What is the status of the high-speed initiatives in the United States? I know you have the franchise for all of North America but is Bombardier making a bid to get into the high-speed rail project between Portland, Oregon, Seattle and Vancouver. I think they are going to have a Spanish Talgo train in the test runs there. Are you involved in that?

Mr. MacDonald: We have been following the interest in the Vancouver Chamber of Commerce and we have also been talking, on a continuous basis, with one of our major clients, Amtrak, to whom we supply a great variety of rail cars and Amtrak is operating the service out there.

The tracks geometry, as it is right now, is not suitable for putting on a system like the TGV or having the system electrified at this stage of the game.

The Chairman: Why is that?

Mr. MacDonald: With the exception of the metro liner between New York and Washington, the railroads of America are not electrified, whereas most of the European railroads are electrified. We are following it because Bombardier does not only have very high-speed rail technology through the TGV technology, we also have high-speed rail technology or technologies capability of delivering rolling stock that will go at 120 miles an hour.

We are looking at this and if ever there was a viable proposition out in the marketplace looking to establish that service, then I think it is safe to say we would be looking at the proposition very closely. However, I think it is far off in a certain way.

I have yet to see the detail ridership studies but I have difficulty seeing the ridership between Seattle and Vancouver being profitable as a system, let alone covering the cost of capital to establish the various equipments necessary to run it there.

Senator Buchanan: In discussing this with Richard Flynn, Governor Garity and others, I was led to believe that the Boston-New York line was under way and that money has been appropriated by the U.S. Congress for part of the work, and that the next step will be electrification.

Mr. MacDonald: The next step is electrification. The contract is out and the construction is being done on the electrification of the Boston-New York portion. The next step is buying the equipment. Money has not yet been appropriated for the equipment, but the money has been appropriated for the electrification of that part.

[Traduction]

bien quand il roule. C'est intéressant, mais il s'agit d'une seule voie. On est très loin d'un système à double voies avec des départs et arrivées multiples quotidiennement.

Le gouvernement allemand a approuvé les premières étapes de la construction d'une première ligne à lévitation magnétique de 200 kilomètres, si je me souviens bien, mais il reste encore plusieurs étapes à franchir avant que ce projet ne soit réalisé.

Le président: Où en sont les projets de trains à grande vitesse aux États-Unis? Je sais que vous avez la franchise pour toute l'Amérique du Nord, mais Bombardier a-t-elle soumissionné pour le train à grande vitesse entre Portland, en Oregon, Seattle et Vancouver. Je pense que c'est un train Talgo espagnol qui sera utilisé pour les essais. Participez-vous à ce projet?

M. MacDonald: Nous en avons parlé avec la Chambre de commerce de Vancouver et nous en avons également discuté, de façon continue, avec l'un de nos principaux clients, Amtrak, à qui nous fournissons une grande variété de wagons et c'est Amtrak qui exploite ce service.

Le réseau ferroviaire actuel ne convient pas à la mise en service du TGV ou à l'électrification du réseau.

Le président: Pourquoi?

M. MacDonald: À l'exception de la ligne entre New York et Washington, les voies ferrées d'Amérique ne sont pas électrifiées alors que la plupart de celles d'Europe le sont. Nous nous intéressons à ce projet parce que Bombardier possède non seulement la technologie du train à très grande vitesse soit la technologie du TGV, mais également la technologie du train à grande vitesse ou la capacité de fournir du matériel roulant se déplaçant à 120 milles à l'heure.

Nous suivons la situation de près et si un appel d'offres raisonnable est lancé pour l'établissement de ce service, nous allons certainement l'examiner très attentivement. Toutefois, je ne pense pas que ce soit pour tout de suite.

Je n'ai pas encore vu les études détaillées sur la clientèle, mais je ne vois pas comment la clientèle entre Seattle et Vancouver permettrait d'exploiter cette ligne de façon rentable et ne parlons même pas du coût des immobilisations nécessaires pour mettre en place l'équipement requis.

Le sénateur Buchanan: En discutant de la question avec Richard Flynn, le gouverneur Garity et d'autres personnes, j'ai cru comprendre que la ligne Boston-New York était en voie de réalisation, que le Congrès des États-Unis avait affecté des crédits pour une partie des travaux et que la prochaine étape serait l'électrification.

M. MacDonald: La prochaine étape est l'électrification. Le contrat a été adjugé et on est actuellement en train d'électrifier le tronçon Boston-New York. Il s'agira ensuite d'acheter l'équipement. Le Congrès n'a pas encore affecté de crédits à cette fin, mais il en a affectés pour l'électrification de ce tronçon.

[Texte]

Amtrak has successfully, over the last nine years, obtained from Congress what will now be over \$3 billion which was spent to upgrade the tracks initially and electrify the Washington to New York corridor where they established a metro liner service which generally runs at 90 to 110 miles an hour. This is a very popular service which is booked to the point where if I do not reserve 10 days in advance I am not sure to get a seat. They are now extending this service.

That is what we call "medium" speed. It is medium speed because of the reality of the geography, the density of the urbanization where the corridor is established, and the reality of the environmental process in the United States has made it so that it would be eight to ten years only to potentially obtain the permits to build straight-line, high-speed lines. They have gone through the process of optimizing the present geometry as much as they can and this is what they have been spending their money on.

Senator Atkins: It is in high demand but is it profitable?

Mr. MacDonald: Amtrak says it is, but I am not privy to their financial statements. From what I know, I would suggest that the New York-Washington route is definitely a profitable service.

The Chairman: Senator Adams?

Senator Adams: My concern, Mr. Chairman, relates to safety. Surely, if you are travelling at 130 miles an hour and you encountered, say, severe ice conditions on the railway track, it would be a little difficult to maintain that speed.

My other question, has to do with the travelling time between Toronto and Quebec City. How long would it take to do that journey at 130 miles an hour? I am concerned about small airlines losing business. I know that at the moment it takes less than two hours to go from Quebec City to Windsor.

Mr. MacDonald: Toronto to Quebec City would be about four hours. I think your pre-occupation relates to how much traffic would be diverted from one mode to the other. The air traffic between Quebec and Montreal is about one per cent of the marketplace, and it would retain that one per cent. In that particular corridor, if you can provide service at less than 1 hour and 30 minutes, that is the threshold. Then it builds up rapidly. If you can provide a service from the centre of Quebec City to the centre of Montreal in 1 hour and 15 minutes, you will take most of your ridership away from the automobile where drivers who respect driving speeds will take about 2 hours and 30 minutes to complete that journey.

Between Montreal and Ottawa you would have approximately the same type of diversion from the automobile.

However, between Montreal and Toronto a major portion of the diversion would come from the present air traffic. Air Canada has commissioned and has, in fact, published reports of a study they did in conjunction with CP Rail which showed a substantial shift from air to the train if high-speed rail service were provided.

[Translation]

Depuis neuf ans, Amtrak a réussi à obtenir du Congrès plus de trois milliards de dollars qu'elle a dépensés pour améliorer les voies et électrifier le corridor Washington-New York où elle a mis en service un train qui circule généralement à une vitesse de 90 à 100 milles à l'heure. C'est un service tellement achalandé que si je ne fais pas mes réservations dix jours à l'avance, je ne suis pas sûr d'avoir une place. Amtrak est en train de prolonger cette ligne.

C'est ce que nous appelons une vitesse «moyenne». C'est une vitesse moyenne à cause des réalités géographiques, de la densité de l'urbanisation là où se trouve le corridor et du processus d'évaluation environnementale qui exigerait huit à dix ans rien que pour obtenir l'autorisation de construire des voies en ligne droite pour les trains à grande vitesse. Amtrak a amélioré au maximum la configuration actuelle des voies et c'est à cela qu'elle a consacré son argent.

Le sénateur Atkins: La demande est très forte, mais est-ce rentable?

M. MacDonald: Amtrak dit que oui, mais je n'ai pas vu ses états financiers. D'après ce que je sais, la ligne New York-Washington est certainement rentable.

Le président: Sénateur Adams?

Le sénateur Adams: Ce qui me préoccupe, monsieur le président, c'est la sécurité. Si vous voyagez à 130 milles à l'heure et s'il y a beaucoup de glace sur la voie, il sera certainement difficile de maintenir cette vitesse.

Ma deuxième question concerne la durée du trajet Toronto-Québec. Combien de temps prend-il à 130 milles à l'heure? Je crains que les petites compagnies aériennes ne perdent des clients. Je sais que, pour le moment, il faut moins de deux heures pour se rendre de Québec à Windsor.

M. MacDonald: Le trajet entre Toronto et Québec se ferait en quatre heures environ. Je suppose que vous vous demandez quelle proportion du trafic sera détournée d'un mode de transport à l'autre. Les vols entre Québec et Montréal représentent 1 p. 100 du marché environ et ils garderont cette même part. Dans ce corridor, il faut que vous puissiez assurer la liaison au moins en 1 heure et demie. En dessous de ce seuil, votre clientèle augmente rapidement. Si vous pouvez transporter les voyageurs entre le centre-ville de Québec et le centre-ville de Montréal en 1 heure et 15 minutes, vous détournerez la majeure partie de la clientèle de l'automobile vu que les conducteurs qui respectent les limites de vitesse font ce même trajet en 2 heures et demie environ.

Entre Montréal et Ottawa, vous détournerez la clientèle de l'automobile à peu près de la même façon.

Néanmoins, entre Montréal et Toronto, vous détournerez une bonne partie de la clientèle des compagnies aériennes. Air Canada a fait réaliser et même publier une étude menée en collaboration avec CP Rail qui montrait que le train à grande vitesse détournerait une proportion importante de la clientèle de l'avion.

[Text]

There would not be very much ridership by train between Quebec to Toronto for the businessman. For the family and the vacation traveller, there may be, yes, but the business man would still fly.

Senator Adams: How much business will you take away from the airlines in the future?

I live in the Northwest Territories where we often have extremely bad weather. I may plan to be back here in Ottawa on a certain day but I can often get stuck for two days because of bad weather.

Mr. MacDonald: I understand what you mean because I am a long-time pilot, senator.

The Chairman: Mr. MacDonald, thank you for giving us a brilliant presentation. We may ask you to come back sometime in the future.

Senator Spivak, do you have a last question?

Senator Spivak: Earlier you mentioned the difference in cost between air travel and high-speed rail travel. What will it be in those high-speed corridors, for example, Ottawa to Montreal?

Mr. MacDonald: Are you talking about the cost of a ticket?

Senator Spivak: Yes.

Mr. MacDonald: There is a study under way by three consultants. Without revealing anything confidential, one of those consultants took the results of 56 thousand surveys that were done on the road, in airports and in the train station. They considered the price the person had paid for the ticket and they allocated costs for automobiles. One of those consultants has done a study, link per link, using the statistical data from the surveys and has optimized those statistics to see at what point a carrier will lose some clientele. You can only go so far. If the price is reduced to a certain point the carrier will attract more clientele. We have to know what that point is.

Others have been working on the premise of looking at the price of a ticket being, on average, 60 per cent of the economy fair airplane ticket for the same distance.

Senator Spivak: Are you looking at competing with buses?

Mr. MacDonald: No.

Senator Spivak: Too bad because environmentally that would be great.

Mr. MacDonald: I must assure you that we will be competing head on with the automobile.

Senator Spivak: I am pleased to hear that.

Mr. MacDonald: Work has been done to calculate the reduced amount emissions into the air.

Senator Spivak: There is a cost to those emissions, although some people do not calculate it.

Mr. MacDonald: If I may be permitted, yes, there would be competition with the bus operators in certain areas. We would have special rates for students and there would be weekend

[Traduction]

Les hommes d'affaires ne seraient pas très nombreux à prendre le train entre Québec et Toronto. Ce mode de transport attirerait peut-être les familles et les vacanciers, mais les hommes d'affaires continueraient à prendre l'avion.

Le sénateur Adams: Quelle clientèle comptez-vous détourner de l'avion à l'avenir?

Je réside dans les Territoires du Nord-Ouest où nous avons souvent des conditions climatiques extrêmement mauvaises. Quand j'ai l'intention de venir à Ottawa un certain jour, je suis souvent coincé là-bas pendant deux jours à cause du mauvais temps.

M. MacDonald: Je comprends ce que vous voulez dire, car je suis pilote depuis longtemps, sénateur.

le président: Monsieur MacDonald, merci pour cet excellent exposé. Nous vous demanderons peut-être de revenir.

Sénateur Spivak, avez-vous une dernière question?

Le sénateur Spivak: Vous avez mentionné tout à l'heure la différence de coût entre le voyage en avion et le voyage en train à grande vitesse. Quel sera le coût dans ces corridors à grande vitesse, par exemple entre Ottawa et Montréal?

M. MacDonald: Vous parlez du coût d'un billet?

Le sénateur Spivak: Oui.

M. MacDonald: Trois experts-conseils étudient actuellement la question. Sans révéler quoi que ce soit de confidentiel, l'un de ces experts a examiné les résultats de sondages menés auprès de 56 000 personnes, sur la route, dans les aéroports et dans les gares. Ils ont tenu compte du prix que la personne avait payé pour son billet et ils ont évalué le coût du voyage en automobile. L'un de ces experts-conseils a effectué une étude à l'aide des données statistiques provenant de ces enquêtes pour voir à partir de quel moment un transporteur perdrait des clients. Il y a des limites. Si le prix diminue jusqu'à un certain point, le transporteur attirera davantage de clients. Il faut savoir où se situe ce point.

D'autres ont examiné la question en fonction du prix d'un billet équivalant, en moyenne, à 60 p. 100 du prix du billet d'avion, en classe économique, pour la même distance.

Le sénateur Spivak: Pensez-vous concurrencer l'autocar?

M. MacDonald: Non.

Le sénateur Spivak: Dommage, car ce serait souhaitable du point de vue écologique.

M. MacDonald: Je peux vous assurer que nous allons concurrencer l'automobile.

Le sénateur Spivak: Je m'en réjouis.

M. MacDonald: On a calculé la réduction des émissions atmosphériques.

Le sénateur Spivak: Ces émissions coûtent cher, même si certaines personnes n'en tiennent pas compte dans les calculs.

M. MacDonald: Si vous le permettez, effectivement, nous allons concurrencer l'autocar dans certaines régions. Nous aurons des tarifs spéciaux pour les étudiants de même que des tarifs

[Texte]

prices. There are all kinds of marketing ways and means by which you can bring down the cost of a ticket for many users and bring it up for the businessman travelling on Monday morning at 7:30 a.m.

Senator Spivak: It would be a tremendous service to the public because it would be so much better than the bus.

Mr. MacDonald: I believe so.

The Chairman: Mr. MacDonald, again, I would like to thank you very much for coming today. It was a brilliant presentation and deeply appreciated by all.

Mr. MacDonald: Thank you.

The Chairman: Before we adjourn, we have to deal with the report of the steering committee and a video that was sent to us by Senator Carney.

Is it your pleasure to adopt the report of the steering committee?

Senator Spivak: May I put my question, Mr. Chairman?

The Chairman: Yes, please.

Senator Spivak: Senator Carney was anxious to know the approximate time of this trip. Her concern was that it be in the summer and not the fall. Did the steering committee consider that?

Senator Bonnell: The Steering Committee did not report on that. The motion is that the report be adopted.

Senator Spivak: I am just asking a question of the chairperson. I am not referring to the report.

Senator Bonnell: I thought you were referring to my motion.

Senator Spivak: I am speaking in relation to your motion.

Senator Atkins: My understanding was that we could not make a decision regarding this month but, depending on the witnesses that we heard, including the minister, and the availability of the chairman of this committee, we might do it in July.

Senator Spivak: Thank you.

The Chairman: So there is a motion to adopt the report of the steering committee. Is it agreed?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: I received a motion today from Senator Carney. She has a video that I have not seen. The memo I have says that it is to assist in the decision-making process and that it will be made available to the committee meeting scheduled for 3 p.m. It is a taped copy of today's CBC *NewsWorld*. She says that she thinks this interview will clarify some of the questions the committee has towards the value of this fact-finding mission.

(Video played)

The Chairman: If there is no further business to come before the committee, may I have a motion to adjourn?

[Translation]

week-end. Il y a toutes sortes de moyens d'abaisser le prix du billet pour de nombreux usagers et de l'augmenter pour l'homme d'affaires qui voyage le lundi matin à 7 h 30.

Le sénateur Spivak: Ce sera un merveilleux service pour le public étant donné que ce sera nettement supérieur à l'autocar.

M. MacDonald: Je le crois.

Le président: Monsieur MacDonald, je voudrais vous remercier, encore une fois, d'être venu aujourd'hui. Vous nous avez fait un excellent exposé et nous l'avons tous beaucoup apprécié.

M. MacDonald: Merci.

Le président: Avant de lever la séance, nous devons examiner le rapport du comité directeur ainsi qu'un vidéo que le sénateur Carney nous a envoyé.

Plaît-il au comité d'adopter le rapport du comité directeur?

Le sénateur Spivak: Puis-je poser ma question, monsieur le président?

Le président: Oui, allez-y.

Le sénateur Spivak: Madame Carney tenait à savoir quelle serait la durée approximative de ce voyage. Elle préférerait qu'il ait lieu l'été plutôt que l'automne. Le comité directeur a-t-il examiné la question?

Le sénateur Bonnell: Le comité directeur n'a pas fait de rapport à ce sujet. La motion propose l'adoption du rapport.

Le sénateur Spivak: Je pose seulement une question au président. Je ne parle pas du rapport.

Le sénateur Bonnell: Je pensais que vous parliez de ma motion.

Le sénateur Spivak: C'était à propos de votre motion.

Le sénateur Atkins: Je croyais que nous ne pouvions pas prendre de décision pour ce mois-ci, mais que selon les témoins que nous entendrons, y compris le ministre, et la disponibilité du président du comité, nous pourrions faire ce voyage en juillet.

Le sénateur Spivak: Merci.

Le président: Nous avons donc une motion proposant l'adoption du rapport du comité directeur. Est-ce d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: J'ai reçu, aujourd'hui, une motion de le sénateur Carney. Elle a un vidéo que je n'ai pas encore vu. Dans la note il est dit que ce vidéo nous aidera à prendre une décision et que le comité pourra le voir à sa réunion prévue pour 15 heures. C'est la copie de l'émission *NewsWorld* diffusée aujourd'hui par le réseau anglais de la SRC. Elle dit que cet interview éclaircira certaines des questions que le comité se pose quant à l'intérêt de ce voyage.

(Projection du vidéo)

Le président: Si nous n'avons rien d'autre à examiner, quelqu'un peut-il proposer la motion d'ajournement?

[Text]

[Traduction]

Senator Bonnell: I so move.

Le sénateur Bonnell: Je propose la motion.

The committee adjourned.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
Ottawa, Canada K1A 0S9

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*
Groupe Communication Canada — Édition
Ottawa, Canada K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From The Coal Association of Canada:

Mr. Gordon Ulrich, Chairman;
Mr. Donald O. Downing, President.

From Bombardier:

Mr. Pierre MacDonald, Vice-President, TGV Project.

De «The Coal Association of Canada»:

M. Gordon Ulrich, président du Conseil;
Mr. Donald O. Downing, président.

De Bombardier:

M. Pierre MacDonald, vice-président, Projet TGV.



First Session
Thirty-fifth Parliament, 1994

Première session de la
trente-cinquième législature, 1994

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

Chairman:
The Honourable DONALD H. OLIVER

Président:
L'honorable DONALD H. OLIVER

Tuesday, June 21, 1994

Le mardi 21 juin 1994

Issue No. 8

Fascicule n° 8

Last Proceedings on:
The mandate and funding of
Radio Canada International

Dernier fascicule concernant:
Le mandat et le financement de
Radio Canada International

INCLUDING:
THE FIFTH REPORT OF THE
COMMITTEE

Y COMPRIS:
LE CINQUIÈME RAPPORT DU
COMITÉ



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable DONALD H. OLIVER, *Chairman*

The Honourable M. Lorne Bonnell, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams	* Lynch-Staunton
Atkins	(or Berntson)
Davey	Petten
Eyton	Roberge
* Fairbairn (or Molgat)	Spivak
Forrestall	Thériault
Johnson	

** Ex Officio Members*

(Quorum 4)

Pursuant to Rule 86(4), membership of the Committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Eyton for that of the Honourable Senator MacDonald (Halifax) (June 15, 1994).

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable DONALD H. OLIVER

Vice-Président: L'honorable M. Lorne Bonnell

et

Les honorables sénateurs:

Adams	* Lynch-Staunton
Atkins	(ou Berntson)
Davey	MacDonald
Eyton	Petten
* Fairbairn (ou Molgat)	Roberge
Forrestall	Spivak
Johnson	Thériault

** Membres d'office*

(Quorum 4)

Conformément à l'article 86(4) du Règlement, la liste des membres du Comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Eyton est substitué à celui de l'honorable sénateur MacDonald (Halifax) (le 15 juin 1994).

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Wednesday, June 15, 1994
(10)

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, met this day *In Camera*, in Room 520-VB, at 2:55 p.m., the Chairman, the Honourable Senator Donald H. Oliver, Q.C., presiding.

Members of the Committee present: The Honourable Senators Atkins, Bonnell, Oliver, Petten, Roberge and Spivak.(6)

In attendance: Mr. John Christopher and Mr. Dan Shaw from the Research Branch of the Library of Parliament.

Pursuant to the Order of Reference of March 15, 1994 the Committee continued its study on the mandate and funding of Radio Canada International.

Discussion of the draft report on Radio Canada International

The Committee undertook discussion of the draft report on Radio Canada International.

The Honourable Senator Bonnell moved, That the draft report, as amended be adopted and that the Chairman present the report to the Senate.

The question being put on the motion, it was —
Resolved in the affirmative.

Report of Steering Committee

The Chairman presented the report of the Steering Committee of its meeting of June 14, 1994 which contained the following recommendations:

1)That on the Lightstation Study, the Committee issue an interim report before the Senate rises in June. This report would summarize the information obtained by the Committee until now and indicate how the Committee proposes to proceed with the study, taking into account particularly the Coast Guard's process of public consultations;

2)That on the Radio Canada International Study, the draft report be discussed at the Standing Committee on June 15, 1994 with a view to presenting the report to the Senate during the week of June 20, 1994;

3)That with respect to ABB (High Speed Rail), the representatives from ABB be heard by the Committee in the fall;

4)That on the Bilateral air agreement between Canada and the United States, following the testimony given by Mr. Daniel Molgat, Canada's Chief Air Negotiator, the Standing Committee revisit the issue in the fall and decide at that time how to proceed on the study;

The Honourable Senator Bonnell moved, That the report of the Steering Committee be adopted.

PROCÈS-VERBAL

OTTAWA, le mercredi 15 juin 1994
(10)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit à huis clos aujourd'hui, à 14 h 55, dans la salle 520-VB, sous la présidence de l'honorable sénateur Donald H. Oliver, C.R. (*président*).

Membres du Comité présents : Les honorables sénateurs Atkins, Bonnell, Oliver, Petten, Roberge et Spivak.(6)

Aussi présents : Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement, MM. John Christopher et Dan Shaw.

Conformément à son ordre de renvoi du 15 mars 1994, le Comité poursuit son étude du mandat et du financement de Radio Canada International.

Examen de l'ébauche du rapport sur Radio Canada International

Le Comité entreprend l'examen de l'ébauche du rapport sur Radio Canada International.

L'honorable sénateur Bonnell propose, — Que la version modifiée de l'ébauche du rapport soit adoptée, et que le président présente le rapport au Sénat.

Mise aux voix, la motion est adoptée.

Rapport du Comité de direction

Le président présente le rapport adopté par le Comité de direction du Comité permanent à sa réunion du 14 juin 1994, rapport contenant les recommandations suivantes :

1)Que le Comité présente un rapport provisoire au sujet de l'étude sur les phares avant l'ajournement du Sénat, en juin. Ce rapport résumerait les informations recueillies jusqu'ici par le Comité et indiquerait comment le Comité entend mener son étude, en tenant compte en particulier du processus de consultations publiques de la Garde côtière.

2)Que le Comité examine, à sa séance du 15 juin 1994, l'ébauche du rapport sur Radio Canada International en vue de présenter le rapport au Sénat dans la semaine du 20 juin.

3)Que le Comité entende les représentants de ABB (train à grande vitesse) à l'automne.

4)Que le Comité, après avoir entendu le témoignage de M. Daniel Molgat, négociateur en chef des accords aériens pour le Canada, réexamine la question de l'Accord aérien bilatéral entre le Canada et les États-Unis à l'automne et décide alors de la façon dont il mènera son étude sur le sujet.

L'honorable sénateur Bonnell propose, — Que le rapport du Comité de direction soit adopté.

[Text]

The question being put on the motion, it was —
Resolved in the affirmative.

At 3:24 p.m. the Committee adjourned to Wednesday, June 22,
1994 at 3:30 p.m.

ATTEST:

[Traduction]

Mise aux voix, la motion est adoptée.

À 15 h 24, le Comité ajourne ses travaux jusqu'au mercredi 22
juin, à 15 h 30.

ATTESTÉ :

Le greffier du Comité
Tõnu Onu
Clerk of the Committee

REPORT OF COMMITTEE

RAPPORT DU COMITÉ

Tuesday, June 21, 1994

Le mardi 21 juin 1994

The Standing Senate Committee on Transport and Communications has the honour to present its

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

FIFTH REPORT

CINQUIÈME RAPPORT

Your Committee, which was authorized to study the mandate and funding of Radio Canada International, has, in its obedience to its Order of Reference of March 15, 1994, proceeded with that inquiry, and now presents its final report.

Votre Comité, autorisé à étudier le mandat et le financement de Radio Canada International a, conformément à son ordre de renvoi du 15 mars 1994, fait enquête et présente maintenant son rapport final.

Respectfully submitted,

Respectueusement soumis,

Le président
DONALD H. OLIVER, Q.C.
Chairman

(For text of report, see appendix)

(Le texte du rapport figure à l'annexe)

**Report of
the Standing Senate Committee
on Transport and Communications**

on the

**Mandate and Funding
of Radio Canada International**

**Chairman
The Honourable Donald H. Oliver, Q.C.**

**Deputy Chairman
The Honourable M. Lorne Bonnell**

**First Session
Thirty-Fifth Parliament**

June 1994

**MEMBERS OF
THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS**

Adams
Atkins
Bonnell (Deputy Chairman)
Davey
Eyton
Fairbairn (or Molgat)
Forrestall
Johnson

Lynch-Staunton (or Berntson)
Oliver (Chairman)
Petten
Roberge
Spivak
Thériault

(Ex officio members / Membres d'office)*

Note: The Honourable Senators MacDonald and Perrault also participated in the proceedings of the Committee.

Staff of the Committee:

Tõnu Onu, Clerk of the Committee
Daniel J. Shaw, Researcher, Library of Parliament

ORDER OF REFERENCE

Extract of the Minutes of proceedings of the Senate, March 15, 1994

The Honourable Senator Perrault, P.C., moved, seconded by the Honourable Senator MacDonald (*Halifax*):

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be authorized to examine and report upon the mandate and funding of Radio Canada International; and

That the Committee present its report no later than October 19, 1994.

After debate,

The question being put on the motion, it was adopted.

REPORT OF THE COMMITTEE

The Standing Senate Committee on Transport and Communications has the honour to present its

FIFTH REPORT

Your Committee, which was authorized to study the mandate and funding of Radio Canada International, has, in its obedience to its Order of Reference of March 15, 1994, proceeded with that inquiry, and now presents its final report.

Donald H. Oliver, Q.C.
Chairman

TABLE OF CONTENTS

	PAGE
HISTORY OF RADIO CANADA INTERNATIONAL	1
THE 1991 RCI FUNDING CUTBACK DECISION	6
RADIO CANADA INTERNATIONAL IN 1994	7
THE IMPACT OF FUNDING CUTBACKS ON RADIO CANADA INTERNATIONAL	8
THE MANDATE OF RADIO CANADA INTERNATIONAL	12
THE ORGANIZATIONAL STRUCTURE OF RADIO CANADA INTERNATIONAL	15
GOVERNMENT FUNDING OF RADIO CANADA INTERNATIONAL	18
LIST OF RECOMMENDATIONS AND FOLLOW-UP	22
APPENDIX: A) LIST OF WITNESSES	
B) LIST OF WRITTEN SUBMISSIONS	
C) LIST OF LETTERS RECEIVED BY COMMITTEE	

RADIO CANADA INTERNATIONAL

HISTORY OF RADIO CANADA INTERNATIONAL

Canada's international broadcasting service, now delivered by Radio Canada International (RCI), was originally given two purposes as set out in the Order in Council that created the entity in September 1942. First of all, the international shortwave broadcasting service was to provide a communications link between Canada and the hundreds of thousands of Canadians serving abroad during World War II. Secondly, it was also intended as an uncensored news source for the peoples and nations living under Nazi dictatorship.

Within a year of its inception, the International Service of the Canadian Broadcasting Corporation (CBC) began the construction of two 50-kilowatt transmitters at Sackville, New Brunswick, chosen on the basis that the surrounding marsh provided an excellent reflective base for the transmission of shortwave signals. Montreal, Quebec, was selected as its headquarters and, on 25 February 1945, the International Service of the CBC aired for the first time, transmitting a mixture of programs to Europe featuring light entertainment and topical information in English, French, and German. Through the remainder of the forties and first half of the fifties, the international broadcaster increased its programming to include 16 languages that could be heard throughout most of Eastern, Central, and Western Europe, the Caribbean, Latin America, and Australia. These additional languages were Czech, Danish, Dutch, Finnish, Italian, Norwegian, Polish, Portuguese, Russian, Slovak, Spanish, Swedish, and Ukrainian.

The next decade provided much turbulence in terms of priorities and funding for the International Service of the CBC. In 1955, the federal government imposed budgetary restrictions that compelled the shortwave broadcaster to reduce services from daily to weekly broadcasts in five of its program languages. Finnish was eliminated, and later, in 1956, the Hungarian language was added in the midst of that country's occupation by the Soviet Union. In 1961, further budget restrictions forced five languages to be discontinued, including Danish, Dutch, Italian, Norwegian, and Swedish. At the same time, the International Service of the CBC expanded its coverage to include Africa; a third transmitter was installed at Sackville; and

it assumed responsibility for the CBC's shortwave monitoring station, now residing in West Carleton, Ontario, near Ottawa, where it monitors over 28 foreign broadcasters. In 1964, the International Service of the CBC began programming to the United States of America in English and French.

The timing of the Fowler Commission of 1965 amongst all this turbulence in the shortwave broadcaster's direction proved to be perfect. The Commission was probably the first to officially recommend the organization be re-named 'Radio Canada International' and observed that Canada was 19th out of 22 countries in terms of broadcast hours listed in the British Broadcasting Corporation's (BBC) 1964 Handbook. Countries such as Cuba, Egypt, Ghana, Holland, India, Israel, Portugal, and Spain undertook more international broadcasting than did Canada.

The Commission further saw the need for expanding the services provided by the International Service of the CBC:

Even if Canada cannot afford anything like the level of activity and scale of expenditure by the great powers, there are, in our opinion, compelling reasons why the voice of Canada should be heard abroad more widely and more clearly than it is at present;⁽¹⁾

and appropriately defined the role of the International Service of the CBC as follows:

Broadcasting to overseas audiences is still, and will always be, an indirect aid to Canadian foreign policy. But it is also a direct means to other important ends: the projection abroad of a Canadian image that reflects the nature of the country and its people, their policies, beliefs, and tastes; the development, for potential immigrants and tourists, of an interest in Canada as a good place to live or visit; the promotion of international trade for Canada, ... and the maintenance of a personal link between Canadians and their relatives and countrymen overseas.⁽²⁾

(1) Fowler, R.M., M. Lalonde, and G.G.E. Steele, *Report of the Committee on Broadcasting*, Queen's Printer for Canada, Ottawa, 1965, p. 186.

(2) *Ibid.*, p. 179.

The Commission also noted and remarked on the precarious constitutional and organizational status of the International Service of the CBC and recommended that the:

Financial provisions for external broadcasting should be kept in flexible relationship to changing external policy, and should therefore be authorized annually by Parliament. The necessary funds should be included in the general vote for the Department of the Secretary of State.⁽³⁾

In 1967, an agreement was reached with the BBC to relay RCI programs directed to Eastern Europe from their transmission facilities at Daventry, England. In 1972, the International service of the CBC was officially re-named Radio Canada International, and work began on the installation of five 250-kilowatt transmitters as well as the expansion of antenna capabilities at Sackville. The following year, an agreement was reached with Germany's Deutsche Welle for the use of their transmission facilities in Sines, Portugal, also to relay RCI's signal to Eastern Europe. At present, RCI relays programs *via* transmitters in Cape Creco (Cyprus), Kimjae (South Korea), Mossbrunn (Austria), Sines (Portugal), Skelton (England), Wertachtal (Germany), Xian (China), and Yamata (Japan). It operates regional programming bureaus in Halifax, Quebec City, Ottawa, Toronto, Edmonton, and Vancouver.

The present-day mandate of RCI, as approved by the Board of Directors of the CBC, is as it was established in 1980:

... to provide a program service designed to attract an international audience with the purpose of further developing international awareness of Canada and the Canadian identity by distributing, through shortwave and other means, programs which reflect the realities and quality of Canadian life and culture, Canada's national interests and policies and the spectrum of Canadian viewpoints on national and international affairs. RCI also broadcasts programs to the growing number of Canadians abroad in recognition of their need of more Canadian news and information, in those areas

(3) *Ibid.*, p. 189.

already served under the primary objective of broadcasting to foreign audiences.⁽⁴⁾

This mandate necessitated the expansion of RCI programming to provide more information for Canadians travelling abroad, and thus domestic information programs were added. Programs such as the CBC's *As It Happens*, *Sunday Morning*, *The House*, and *The World at Six*, and the Société Radio-Canada's (SRC) *Le Magazine Économique*, *Présent*, and *Radiojournal* now had an international audience. Also that year RCI began programming in Russian and Japanese; and, a decade later and only days after the Tiananmen Square massacre, RCI began its programming in Mandarin to parts of China. Amongst all this expansion RCI's weekly audience swelled to between 13 and 16 million weekly listeners in 1985.

By 1986, the Task Force on Broadcasting Policy, also known as the Caplan-Sauvageau Commission, studied RCI activities and recommended:

The cost of operating Radio Canada International should be assumed by the Department of External Affairs, with the department deciding on the scope of the service provided. The CBC should continue to provide all necessary human and technical resources for a fee and retain full editorial control over program content, without being journalistically answerable to the Department or its officials. External Affairs should be urged to place a high priority on consolidating and expanding RCI, according to priorities established in consultation with the CBC.⁽⁵⁾

By 1991, the Government of Canada adopted two of the three principles set out in this recommendation. The Government of Canada adopted the two organizational concepts, but not its funding concept. Since fiscal year 1991, the Cabinet Committee on Priorities and Planning has authorized five-year funding totalling \$81.49 million from the Priorities Reserve,

(4) Canadian Broadcasting Corporation, *Radio Canada International Reaching out to the World*, Queen's Printer for Canada, Ottawa, 1993, p. 16.

(5) Supply and Services Canada, *Report of the Task Force on Broadcasting Policy*, Queen's Printer for Canada, Ottawa, 1986, p. 317.

specifically for RCI. Under agreement between the Minister of External Affairs and the CBC, this funding amounted to \$15.291 million in fiscal year 1993-94, or about two-thirds of the 1990 funding level (about \$22 million) and even less when discounting for inflation. Since then, two further cutbacks of 10% and 5%, respectively, have been implemented, and Table 1 provides a brief summary of RCI funding until 1995-96. These amounts come from Treasury Board Canada as grants and are added to Foreign Affairs and International Trade Canada (FAIT) reference levels as a separate vote.

TABLE 1

**FUNDING FOR RADIO CANADA INTERNATIONAL FROM THE
DEPARTMENT OF FOREIGN AFFAIRS AND INTERNATIONAL TRADE
(thousands of dollars)**

	1991-92	1992-92	1993-94	1994-95	1995-96
Original Budget	13,490	14,720	16,990	17,790	18,490
Less Reductions:					
December 1992 Statement			(1,699)	(1,779)	(1,849)
April 1993 Budget					(1,314)
February 1994 Budget				(801)	(766)
Net Funding	13,490	14,720	15,291	15,210	14,561

The above-mentioned agreement also stipulates that five foreign languages are to be maintained by RCI. Therefore seven language services were terminated at that time. They included Czech, German, Hungarian, Japanese, Polish, Portuguese, and Slovak. RCI staff was approximately halved from 220 to 117 in 1991.

Finally, in April 1992, the House of Commons Standing Committee on Communications and Culture issued its report, entitled *Culture and Communications: The Ties That Bind*, whose sole recommendation on RCI echoed that of the Caplan-Sauvageau Commission. The House of Commons Committee recommended:

... that, in recognition of the international objectives in trade and culture, the Government of Canada review the mandate of Radio Canada International (RCI) with a view to clarifying and strengthening its future role in projecting Canada's image and interests through international broadcasting; further, we recommend that funding for RCI remain the responsibility of the Department of External Affairs, with the Canadian Broadcasting Corporation providing programming, production and delivery.⁽⁶⁾

THE 1991 RCI FUNDING CUTBACK DECISION

In December 1990, Gérard Veilleux, the then President of the CBC, cited a budgetary shortfall of \$108 million and decided that the CBC could no longer afford to fund RCI. Mr. Veilleux was authorized by his Board of Directors to terminate the operation of RCI by 1 April 1991, unless the Government of Canada indicated its intention to continue the service and to assign funds for that purpose.

Also, in December 1990, the Honourable Joe Clark, Minister of External Affairs Canada, indicated to Cabinet that his Ministry would investigate the conditions and financing necessary to maintain RCI in a manner consistent with Canada's foreign policy objectives. RCI then provided External Affairs Canada five activity scenarios, which incorporated funding of \$7 million, \$9 million, \$12 million, \$13.5 million, and \$15 million.

On 28 March 1991, the Cabinet announced that RCI would be maintained as an international service broadcasting in English and French, as well as five foreign languages—Arabic, Chinese, Russian, Spanish, and Ukrainian. The Committee was told that these five languages represented just under 50% of RCI's reported 10 million weekly listener audience at that time.

(6) House of Commons, Report of the Standing Committee on Communications and Culture, *Culture and Communications: The Ties that Bind*, Queen's Printer for Canada, Ottawa, 1994, p. 82-83.

FAIT then prepared a submission to Treasury Board Canada seeking the authority to: (a) make an annual contribution to the CBC; (b) increase departmental reference levels by the appropriate amounts; and (c) establish a separate vote in the Estimates of the Government of Canada for the payment of the above contribution.

RADIO CANADA INTERNATIONAL IN 1994

The *Canadian Broadcasting Act*, as amended as recently as in 1991 by Bill C-40 clause 46(2), maintains that the CBC:

shall, within the conditions of any licence or licences issued to it by the Commission [Canadian Radio-television and Telecommunications Commission] and subject to any applicable regulations of the Commission, provide an international service in accordance with such directions as the Governor in Council may issue.

RCI programming includes the preparation of news reports for all its mandated languages and broadcast regions, combining wire reports, interviews, and bureau reports. Freelance reports are also used in programming for special events, and programs produced by the CBC and the SRC are included, adapted as necessary, for international programs. Foreign language programs are created and produced wholly by RCI. Each 30-minute program typically contains 10 minutes of news, while an hour program will have a news content of six to 10 minutes. RCI produces a minimum 232 hours of programming per week and since programs are transmitted on more than one frequency and at different times, the total number of weekly transmitter hours is 728.5. RCI boasts about a 5 million weekly listener audience spanning its mandated geographic target areas, which include Africa, Asia, the Caribbean, Europe, Latin America, the Middle East, and North America.

Shortwave radio is that part of the radio spectrum which lies between AM and FM frequency bands. An estimated 400 million people tune in to shortwave radio programs broadcast internationally by more than 125 organizations in nearly 100 countries. Foreign listeners have different reasons for tuning in to shortwave, but studies consistently indicate that

they want news, entertainment, and religious or political broadcasts. They want information on their own country, their region, and the world—in that order of priority. Foreign nationals and military personnel living and stationed abroad listen to shortwave to keep informed on their homeland. Shortwave radio also plays a crucial role in times of crisis, such as more recently in the Middle East during the Gulf War.

The largest international broadcasters are: the Voice of America, Radio Moscow, and Radio Beijing/China Radio International. They broadcast in excess of 1,000 hours per week. The BBC, Deutsche Welle, Radio Free Europe/Radio Liberty, Radio Cairo, and Radio France Internationale are the next largest government-sponsored international broadcasters. These medium-sized shortwave broadcasters produce somewhere between 400 and 900 hours of programming per week. Therefore, at 232 program hours per week, RCI is considered to be a well-respected, small- to medium-sized international shortwave broadcaster. In the latest international broadcaster directory (Autumn 1992) published by the BBC, RCI is considered the 44th largest international broadcaster in terms of broadcast hours per week of 126 broadcasters listed.

THE IMPACT OF FUNDING CUTBACKS ON RADIO CANADA INTERNATIONAL

In 1990, after the CBC made its decision to no longer fund RCI, the federal Cabinet decided to continue RCI operations, albeit on a reduced basis. The \$13.5 million funding scenario adopted by Cabinet incorporated broadcasting in both official languages of Canada and five foreign languages. These mandated foreign languages represented about 46% of RCI's audience at that time, while the seven discontinued languages represented about 14%; French and English accounted for the remaining share. But this is not the whole story of the impact of the funding cutbacks.

The original funding cutback not only required a curtailment in the amount of broadcasting hours offered by RCI, but it also necessitated qualitative changes to its programming. Before the cuts, when RCI broadcast a program in either the English or French

language, say to Africa, the program would be designed specifically for an African audience, with items of relevance to Africans. Africa was thus targeted; South America was targeted; Asia was targeted; and so forth. Since the cuts, however, what RCI broadcasts in English or French to Africa is what it broadcasts to Asia, which is what it broadcasts as well to South America, Eastern Europe, and so forth. Consequently, the actual funding situation in 1994 permits RCI to produce one generic program only, one in English and one in French, that is broadcast to every target area around the world during the week. That program is trying to address every single possible issue of interest in Canada. It is also not trying to be too topical because this program is re-broadcast throughout the day. RCI does not have the resources to produce more than one current affairs program per day in both English and French; but this is an improvement over the immediate post-cut situation when the decision was made that there would be no English and French language programming produced by RCI and that everything would be relays from the CBC and the SRC.

Furthermore, in the words of Mr. McEwen, Vice-President of Radio at the CBC, "it was recognized in 1991 that RCI was being set up to provide core services. There were no frills and this was baseline resourcing, given the government's international interests and geographic target areas."**[2:24]** Yet the Government of Canada has imposed two further funding cutbacks since then, knowing full well that, as Mr. Hargreaves, Executive Director of RCI, put it: "this funding and activity level for RCI was ... "an irreducible minimum" to provide [an] international broadcasting service that would support Canada's foreign and trade policy while adhering to its program policies."**[2:8]** The upshot from these cutbacks has been reduced RCI programming, audiences, and national prestige—beyond what was intended or foreseen by the government making these decisions.

In trying to determine the loss of RCI audience due to the funding cutbacks instituted since 1991, one is tempted to simply subtract the current audience of about 5 million weekly listeners from the 10 million weekly listeners estimated in 1989. Calculated in this way, the loss of audience due to the funding cutbacks would amount to 5 million weekly listeners.

This conclusion, however, is erroneous. At best, it represents a minimum estimate of the loss of RCI audience due to the cutback decisions. The true impact of the cutbacks on RCI's audience would be calculated by subtracting the present-day 5 million weekly listener audience from that which would have been if the cutbacks had not been implemented. While this latter amount can never be known for sure—history cannot be re-written—estimates can be found by extrapolating from past audience measurement exercises.

Practically all international broadcasters experienced a dramatic fall in their audiences immediately following the collapse of the Berlin Wall and the opening up of Eastern European societies, but other events, possibly more profound, are increasing the demand for international broadcasting. In the wake of the 'Cold War,' the world today is more fragmented—not along political/ideological lines, but along national or ethnic lines. And an unfortunate offspring of the overthrow of the communist regimes in the former Soviet Union and Eastern European countries is the political, economic, and social instability and volatility of the different national and ethnic factions therein. National and ethnic movements that appear to be intolerant of those who are different from the majority citizenry are everywhere. Under the prevailing circumstances, the demand for international broadcasting is surely rising.

Furthermore, the technologies (particularly digital audio broadcasting), the methods, and the programming strategies that international broadcasters use for reaching greater audiences are changing—and rapidly. RCI's limited funding as set out in its post-1991 budget is hampering its ability to adapt to this changing environment, and no doubt RCI's market share is eroding on this basis. All told, the Committee finds that stakeholder estimates of 11 million listeners lost due to these funding cutbacks do not seem unreasonable.

While these estimates of lost audiences remain debatable, the loss in Canada's prestige around the world is not. Measured in terms of broadcast hours, the Fowler Commission found that in 1964 Canada was placed 19th in the BBC's international broadcasters handbook, behind many less populated, less advanced countries. Because of the 1991 cutbacks RCI has sunk even further and to a level beneath that which the Fowler Commission thought to be too

low. Canada presently ranks 44th in terms of broadcasting hours, behind the Voice of America, Radio Moscow, Radio Beijing, and the BBC's World Service—as expected; but also behind Radio Korea, the Voice of Israel, the Voice of Turkey, Radio Japan, Bulgarian Radio, behind the Dutch, behind the Australians, the Swiss, the Vatican, the Spaniards, the Cubans, the Romanians, the Finns—and the Committee could go on.

The Committee also received written submissions from many RCI listeners who provided anecdotal evidence on the loss of Canadian prestige as a result of the funding cutbacks. They include comments such as:

Unfortunately the cuts of 1991 reduced RCI to a shadow of itself, whereby it became impossible to give a clear representation of Canada and Canadians. I'm sure the international audience for RCI plummeted in numbers, partly because of the loss of languages broadcast, but also because the few remaining programs lacked the content and presentation that made them comprehensible, informative or entertaining to the listener. (*Harold Sellers, Newmarket, Ontario*)

... RCI is of incalculable value in creating and maintaining a positive image abroad of Canada and Canadians. ... I have also seen the English-language service slashed almost to extinction. ... Their shortwave broadcasts offer the world a valuable forum, one that I doubt would be duplicated on a satellite service. (*Anne Fanelli, Elma, New York*)

RCI held a unique position in the broadcast world. Everyone liked Radio Canada International, and everyone knew RCI and Canada did not have an international agenda. RCI was the best. ... Radio Canada International is a shell of its former self, and that is a shame, for RCI was one of the giants of shortwave. (*Richard Hankison, Prairie City, Kansas*)

The German-Canadian Congress also expressed its dissatisfaction with RCI cutbacks and the country's image:

The German-Canadian Congress was very disappointed to learn of the decision by your government and the Canadian Broadcasting Corporation to drastically reduce shortwave broadcasting service operations of Radio Canada International. It is extremely unfortunate, particularly since such cuts will inevitably reduce Canada's profile and means of communication with other parts of the world. ...

In the interest of Canada's international image abroad and our reputation for journalistic excellence everywhere, we urge you to ensure that full funding for Radio Canada International be restored, to secure the future of this vital service.

THE MANDATE OF RADIO CANADA INTERNATIONAL

Cross-cultural communication is indeed a craft that is not easily acquired, requiring considerable training and investment to be done properly, effectively, and efficiently. No doubt, private radio and television do not lend themselves to broadcasting beyond their national borders, in several foreign languages, and adapted to many different cultures. Commercial radio and television will not adequately explore topics and fields such as medicine, health, hygiene, the rule of law, English language education, and the respective roles of the state and religion in daily life. Only government-sponsored broadcasters could conceivably undertake these necessary investments.

The mandate of RCI, therefore, is an important one. RCI provides a valuable public service for all Canadians. Witness the statement made by the Business Council on National Issues:

In an era of globalization and international communication, it is essential to maintain a strong Canadian voice abroad and to provide a "window", if you will, on Canadian issues, perspectives, institutions and initiatives. RCI is a tool by which we can create and enhance awareness of Canada in target regions. This helps to generate demand for Canadian goods and services, and to stimulate a favourable predisposition toward Canadian products and people ... RCI cannot aspire to deliver all things to all constituencies. Continued targeting is required. This means a clear definition, in general terms, of the role of shortwave in Canadian foreign affairs communications and of RCI's own mission and objectives.

The current mandate, however, does not do justice to the critical foreign and trade policy objectives that RCI is designed to achieve for Canadians. The mandate of RCI as approved by the Board of Directors of the CBC contains general statements that can be

interpreted in many different ways by different people. The Committee recognizes that the main advantage stemming from such a mandate is that it provides maximum flexibility to CBC officials in deciding on the Corporation's funding priorities. More specifically, before 1991, with minimum guidance from FAIT in terms of broadcast languages and regional coverage, the CBC could establish funding levels that would expand or contract RCI programming according to its wishes, and thus enable the CBC to make priority trade-offs amongst its many activities with relative ease. Since 1991, however, RCI funding levels have been determined by FAIT and, therefore, it now empowers FAIT officials with the ability to make trade-offs amongst its many activities.

The main disadvantage of this mandate is the confusion it creates with regard to an evaluation of its fulfilment. Given this murky or amorphously-worded mandate, the Canadian taxpayer/citizen is unable to assess whether or not its agents (the CBC and FAIT) through RCI are realizing the country's foreign and trade policy objectives. Consequently, some stakeholders maintain that RCI cannot fulfil its mandate with current financial resources, while others feel it can.

For example, testimony received by the Committee from Mr. Hargreaves on the matter suggests:

We [RCI] are providing an international service, perhaps not as large as some would like, but I guess, in that sense, we are fulfilling the directive. ... I would like us to fulfil it in a broader and better way.[2:12]

The Committee also heard from Mr. Gwiazda, a representative of the Coalition to Restore Full RCI Funding:

The short answer is no, it [RCI] cannot fulfil its mandate. Radio Canada International's mandate is to talk to the world, to explain all the wonderful things about Canada, including our politics and economy, *et cetera*. ... In three years [since the 1991 cutbacks] we [RCI] have lost 11 million listeners. No matter how you want to calculate that, no matter how you want to rationalize that, the effectiveness of Radio Canada International has been cut radically.[3:13,14]

Given the present-day wording of the RCI mandate, both these opinions are equally credible. Thus the Committee feels that the mandate is too fungible and subject to too much interpretation. For example, the mandate uses terms such as: to provide, to distribute, and to broadcast. The mandate does not use the terms: to produce, to present, or to create. The subtle differences in the meanings of these terms are at the heart of these conflicting and argumentative interpretations.

Furthermore, the mandate uses terms such as: "designed to attract an international audience..."; to "further developing international awareness of Canada..."; and to "reflect the realities and quality of Canadian life and culture." These terms are very much expressions that are qualitative rather than quantitative. The relevance of this subtle fact becomes apparent with the aid of examples. Non-targeted programs produced by the CBC, such as *As It Happens*, or by the SRC, such as *Le Magazine Économique*, are specifically designed to attract a domestic audience, not an international audience. An international audience can only be qualified as "collateral" demand for such broadcasts, and, as such, these programs are certainly not an effective way to attract an international audience.

These programs are also predominantly about current events that very much deal with the so-called realities and qualities of Canadian life, but do not at all adequately deal with Canadian culture; where, in this context, culture is defined as a communal or national approach or systemic way of interpreting and developing responses to events and circumstances. Non-area targeted programming simply cannot and does not distinguish between Canadian and indigenous cultural traits of the different regions where the program is broadcast. Therefore, the message about Canada and Canadians is very much distorted to foreigners, and only targeted, RCI-produced programs can clarify the intended message.

While the Committee recognizes and does not wish to encroach upon the arm's length relationship of the CBC with the government, particularly relating to its programming functions, it nevertheless concludes that some guidance should be provided to the CBC by the

government in terms of its international service as entitled under subsection 46(2) of the *Broadcasting Act*.

The Committee recommends that the government ask the Canadian Broadcasting Corporation to review the mandate of its international broadcasting service in consultation with the Department of Foreign Affairs and International Trade Canada with a view to clarifying and strengthening it. This review would consider the inclusion in the mandate of an obligation on the part of Radio Canada International to produce and create English and French language programs to be broadcast to all mandated geographic regions, prioritizing these regions to include countries such as Japan, Germany, and China.

THE ORGANIZATIONAL STRUCTURE OF RADIO CANADA INTERNATIONAL

RCI is organized under the CBC; the Executive Director of RCI is appointed by the President of the CBC; RCI programming and editorial policies remain the responsibility of the CBC; and the policies of FAIT form the basis for determining RCI's target area and language priorities. Since fiscal year 1991-92, however, FAIT provides funding to RCI under agreement with the CBC until fiscal year end 1995-96. The Committee finds that this arrangement is on whole beneficial to all parties concerned, although problems have cropped up (and are likely to continue to do so) to which the current structure cannot effectively respond. Thus, the Committee concludes that the present organizational structure if re-jigged slightly can remedy the situation.

The Committee believes this new organizational arrangement makes more sense than the former because the objectives of RCI are more consistent and compatible with the foreign and trade policy objectives of FAIT than that of the cultural policy objectives of the CBC. Efficiency in the provision of government services dictates the latter types of trade-offs should be made over that of the former. The Committee concludes that it is no accident that both special commissions set up to review RCI and the House of Commons Standing Committee on Communications and Culture recommended this organizational set-up.

The Committee recommends that the government retain the present status whereby the Department of Foreign Affairs and International Trade Canada assumes the cost of Radio Canada International and that the Canadian Broadcasting Corporation provides the necessary human and technical resources in carrying out Radio Canada International objectives.

The Committee, however, finds something lacking in the present organization of RCI between the CBC and FAIT. The simultaneous withdrawal of service from Japan and Central Europe, in particular Germany, creates a vacuum in broad information dissemination to these geographic areas. The end of RCI transmissions to these key trading markets to Canada is contributing to a growing gap in public awareness of Canada, particularly highlighted by the recent controversy over the views and propaganda disseminated on Canadian forestry practices by Germany's environmental movement.

The emerging problems between RCI and FAIT are not that dissimilar to what had occurred between RCI and the CBC. That problem was clearly identified by Mr. Simon, former Executive Director of RCI, as: "in the CBC, RCI was a small component. None of the senior officers of the CBC ever listen to RCI. They have absolutely no consciousness of RCI. It is a little footnote to the book."**[3:30]**

Today, the same situation has arisen in the context of FAIT. RCI funding is considered as a grant and contribution by FAIT under its *Canadian Interests Abroad Program*. There, it is the single greatest item representing approximately 32% of the expenditures made under this program. RCI is considered an outsider to FAIT as evidenced by this funding arrangement, and is, therefore, ripe for bearing the brunt of any further cutbacks imposed on FAIT. The Committee concludes that RCI is not properly represented in FAIT to receive a fair hearing with respect to its activities and funding; and, consequently, the reporting relationship must be elevated from the current situation whereby the Executive Director of RCI must report to the Director General of the Communications Branch of FAIT.

The Committee recommends that the government instruct the Department of Foreign Affairs and International Trade Canada to have the Executive Director of Radio Canada International report directly to the Minister.

While raising the reporting level of the Executive Director of RCI within FAIT would be helpful, more bureaucratic support is required. This observation was first recognized by Mr. Spicer, Chairman of the Canadian Radio-television and Telecommunications Commission but appeared before the Committee as a private citizen, who clearly articulated RCI's fundamental situation and organizational solution:

The basic fact is, the history of RCI has been a series of intermittent terrors with reprieves at the last minute for a few years and then it starts all over again with a new breed of politicians who again do not know about it. And I think ... it might be that RCI has been focusing on its foreign publics.

I would ... conceive of a very simple but sensitive publicity campaign in which RCI and its supporters would see their main audience is not overseas, it is in Canada. Their operational audience is overseas, but their lifeline audience is in Canada. It is the Canadian public, it is the Canadian politicians, the Canadian media. Either the story of RCI will be told or there will be nobody at the barricades the next time.

... bureaucratic support might be to create, as I think a 1972-73 internal report of the CBC suggested, a kind of advisory committee of sympathizers who could try to integrate RCI into the broadest possible vision of our foreign policy. This would include the trade and tourism people, CIDA, obviously the CBC, Foreign Affairs possibly. We are talking here of a kind of advisory or oversight committee on an operational basis.

The Committee concludes that an institutional buffer between the Executive Director and the Minister, comprising a group of selected experts in the field, should be established. This buffer would have as a mandate to execute and oversee that RCI receives its due recognition, making resident Canadians and their politicians and officials aware of the invaluable service that RCI performs for Canadians.

The Committee recommends that the government instruct the Department of Foreign Affairs and International Trade Canada to establish an Advisory Council to Radio Canada International comprising nine members from the Canadian community with specialized knowledge of international affairs, trade or communications. Positions on this Council would be reserved for representatives of the Canadian Association of Broadcasters, Friends of Broadcasting, Canadian Exporters' Association, Canadian Chamber of Commerce, Business Council on National Issues, and the Tourism Industry Association of Canada. This Council would be charged with a mandate and budget to publicize and advertise the services of Radio Canada International to resident Canadians. The Council would report to the Minister on a periodic basis.

GOVERNMENT FUNDING OF RADIO CANADA INTERNATIONAL

An unfortunate fact of international broadcasting is that the listening audience is not resident of the broadcasting company's home country and, thus, a political constituency promoting these vital services does not form to make sure that government officials and politicians take notice of their interests. International broadcasting, therefore, is a "pure" public good with no highly visible or vocal political base. This problem appears to be more serious in Canada than elsewhere.

The Committee believes that the previous recommendation to establish an Advisory Council on RCI affairs and to have it report the Minister of FAIT would to some extent address this problem in the future. However, it will do nothing to alleviate RCI's current funding status. It must be remembered that Canada is the only G-7 industrialized country to have dramatically reduced its international broadcasting activities in recent years. Other broadcasters, particularly European broadcasters, have been scrambling to purchase shortwave transmitter time made available on former Soviet and Eastern Bloc transmitters.

There are in excess of 125 organizations broadcasting internationally on shortwave radio. A budget comparison would be insightful. The Voice of America has a budget of Cdn\$630 million; The BBC World Service has a budget of Cdn\$360 million and a staff of 3,400;

Radio France Internationale has a budget of Cdn\$105 million. A more comparable country to Canada would be the Netherlands whose Radio Nederland's budget is Cdn\$57 million with a staff of 419.

Mr. Hargreaves provided the following forecast of RCI under the current funding scenario:

In the fiscal year which has just started, with a budget now of \$15.2 million, we will again benefit from not having to pay the employer contribution to the pension fund. However, to continue to operate in these circumstances, we have had to cut transmitter time and a series of frequencies that we had been using for our programs ... Next year has an even more sombre outlook. The pension holiday will be over. We must return to paying the pension contributions which runs close to three-quarters of a million dollars per year, and take a 20 percent cut in the budget. This means in dollar terms, we will receive next year nearly \$3.5 million less than was originally forecast. This would mean the dropping of several language services, lay-offs of personnel if no remedial action is taken, plus the elimination of re-broadcasting on domestic stations in target countries. ... It would also mean that Canada would permanently lose international shortwave frequencies currently assigned to this country. It would also jeopardize long-term relay agreements signed in good faith with several foreign international broadcasters.[2:9]

The Committee is of the opinion that the past organizational structure of RCI within government has led to an undervaluation of the services provided by RCI. The Committee has received many letters stating so in very blunt terms, but probably none better than and none more diplomatically put than that from Mr. Gwiazda:

Before the budget cut in 1991, RCI was a bargain. For 75 cents a year per Canadian, the price of a coffee, we had a service that guaranteed Canadians could hear about home anywhere in the world and told others about us in 14 languages. It was a well-respected service that continually polled only behind the BBC in popularity. With a limited budget, our impact was far out of proportion to our means.[3:6]

The Committee also heard from the Canadian Exporters' Association (CEA) that:

The CEA fully recognizes the importance of deficit reduction, but believes that RCI has taken more than its share of cuts. RCI performs an important service which must be maintained at a level which at the very least enables retention of the international frequencies held by Canada. Once the frequencies are vacated, they will be taken over by "competitors" and it would not be possible to recapture them. By the same token, we believe that RCI should be given sufficient resources to maintain the international obligations it has undertaken to provide foreign broadcasters with reciprocal exchanges of transmitter time.

RCI has done a commendable job of developing international awareness for Canada despite limited resources. It is important that this work continue to create a positive image for Canada, and also to spread knowledge about Canada's commerce and its capability to provide excellent products, services and technologies. As a result of the funding cuts, the future of RCI as a viable organization is in doubt. In these circumstances, we strongly urge the Committee to recommend the provision of sufficient resources to maintain its international services through the critical period ahead, with a view to further restoration and expansion of the service in the future.

More to the point, Mr. Spicer recommended:

triple the budget. ... I think the time for tinkering is over. ... I think the service deserves massive support. It [RCI] does not deserve a few more pennies. They deserve something in the order of \$45-50 million.

The Committee concludes that RCI is run effectively within its budgetary constraint and represents money well spent, but is underfunded.

The Committee recommends that the government instruct the Department of Foreign Affairs and International Trade Canada to restore funding of Radio Canada International at its 1990 level. This funding would be commensurate with the restoration of the seven languages dropped in 1991 to further provide broadcast services to Central Europe and Japan.

The Committee also feels that the current funding arrangement must be modified to provide for better planning of these services. The Committee concludes that RCI executives and officers require a longer funding time horizon.

The Committee recommends that the government instruct the Department of Foreign Affairs and International Trade Canada to renew its agreement with the Canadian Broadcasting Corporation to provide funding for Radio Canada International as soon as possible. The new agreement should have a term of five years and would be renewable each year upon its anniversary, thus providing RCI officials a revolving five-year time horizon for planning its activities and implementing its strategies.

One aspect of the CBC's international service which is noteworthy, but does not require any immediate response by government, is the CBC's statutory obligation to provide an international broadcasting service. Subsection 46(2) of the *Broadcasting Act* requires the CBC to provide such a service; it is obliged by the law to do so. In the event of the lapse of the current agreement between the Department and the CBC (due to occur at fiscal year end 1995-96) and, of, for example, new circumstances that constrain the Minister of FAIT from renewing it, the Committee understands that the CBC would be obliged by the *Broadcasting Act* to provide such services. No changes to the *Broadcasting Act* are necessary to create the obligation because one already exists.

It is also noteworthy that, pursuant to the same subsection of the Act, 46(2), the Governor in Council may issue "directions" to the CBC on the provision of its international service. Therefore, the Committee concludes that if the CBC was to continue to refuse to fund RCI, and if the funding also could not be appropriated from FAIT's budget, then the Governor in Council could decide to direct the CBC to fund RCI, in order to clarify the Corporation's obligation under subsection 46(2) to provide this service.

LIST OF RECOMMENDATIONS AND FOLLOW-UP

1. The Committee recommends that the government ask the Canadian Broadcasting Corporation to review the mandate of its international broadcasting service in consultation with the Department of Foreign Affairs and International Trade Canada with a view to clarifying and strengthening it. This review would consider the inclusion in the mandate of an obligation on the part of Radio Canada International to produce and create English and French language programs to be broadcast to all mandated geographic regions, prioritizing these regions to include countries such as Japan, Germany, and China.
2. The Committee recommends that the government retain the present status whereby the Department of Foreign Affairs and International Trade Canada assumes the cost of Radio Canada International and that the Canadian Broadcasting Corporation provides the necessary human and technical resources in carrying out Radio Canada International objectives.
3. The Committee recommends that the government instruct the Department of Foreign Affairs and International Trade Canada to have the Executive Director of Radio Canada International report directly to the Minister.
4. The Committee recommends that the government instruct the Department of Foreign Affairs and International Trade Canada to establish an Advisory Council to Radio Canada International comprising nine members from the Canadian community with specialized knowledge of international affairs, trade or communications. Positions on this Council would be reserved for representatives of the Canadian Association of Broadcasters, Friends of Broadcasting, Canadian Exporters' Association, Canadian Chamber of Commerce, Business Council on National Issues, and the Tourism Industry Association of Canada. This Council would be charged with a mandate and budget to publicize and advertise the services of Radio Canada International to resident Canadians. The Council would report to the Minister on a periodic basis.
5. The Committee recommends that the government instruct the Department of Foreign Affairs and International Trade Canada to restore funding of Radio Canada International at its 1990 level. This funding would be commensurate with the restoration of the seven languages dropped in 1991 to further provide broadcast services to Central Europe and Japan.

6. **The Committee recommends that the government instruct the Department of Foreign Affairs and International Trade Canada to renew its agreement with the Canadian Broadcasting Corporation to provide funding for Radio Canada International as soon as possible. The new agreement should have a term of five years and would be renewable each year upon its anniversary, thus providing RCI officials a revolving five-year time horizon for planning its activities and implementing its strategies.**

It is the intention of the Committee to follow-up on the implementation of its recommendations to the government. In February 1995, the Committee will invite the Minister of Foreign Affairs and International Trade Canada and his officials to respond to it and to indicate to the Committee the actions taken and planned to be taken (with a time schedule for implementation) by his Department on these matters.

APPENDIX A: LIST OF WITNESSES

List of persons who appeared before the committee with the issue number and date of the proceedings in which their evidence appeared.

Issue	Date	Witnesses
2	April 19, 1994	<i>From Radio Canada International</i> Mr. Terry Hargreaves, Executive Director Mr. Allan Familliant, Program Director Mr. Jacques Boulianne, Director of Engineering <i>From the Canadian Broadcasting Corporation</i> Mr. Michael McEwen, Senior Vice President, Radio Services
3	April 20, 1994	<i>From the Coalition to Restore Full RCI Funding</i> Mr. Wojtek Gwiazda, Spokesman Maggie Akerblom, Member of the Coalition Sheldon Harvey, President of the Canadian International DX Club Andrew Simon, Former Executive Director of Radio Canada International <i>From the Department of Foreign Affairs and International Trade</i> Kevin O'Shea, Bureau of Assistance for Central and Eastern Europe

- 3 April 20 1994 (cont'd) *From Radio Canada International*
Terry Hargreaves, Executive Director
- 4 April 27, 1994 Professor Florian Sauvageau, Department of
Communications, Laval University

Professor Howard Aster, Department of Political
Science, McMaster University

*From the Department of Foreign Affairs and
International Trade*

Peter Lloyd, Director General, Communications

Garrett Lambert, Assistant Deputy Minister,
Corporate Management Branch

From the International Council for Canadian Studies

Alain Guimond, Executive Director
- 6 June 7, 1994 Keith Spicer

APPENDIX B: LIST OF WRITTEN SUBMISSIONS

Canadian Exporters' Association
Ottawa

Canada

Business Council on National Issues
Ottawa

Canada

APPENDIX C: LIST OF LETTERS RECEIVED BY COMMITTEE

- | | | |
|-----|---|-------------|
| 1. | Mr. David Cole
Baxley, GA | U.S.A. |
| 2. | Mr. Steven C. Biczak
Wayne, New Jersey | U.S.A. |
| 3. | Mr. Charles Gaharan
Thibodaux, LA | U.S.A. |
| 4. | Mrs. Irene Kamchen
German-Canadian Congress
Ottawa, Ontario | Canada |
| 5. | Mr. Charles A. Grove
Cleveland, Ohio | U.S.A. |
| 6. | Mr. Robert M. Rabe
Phoenix, Arizona | U.S.A. |
| 7. | Mr. Richard E. Hankison
Prairie Village, Kansas | U.S.A. |
| 8. | Mrs. Leslie Edwards
Doylestown, PA | U.S.A. |
| 9. | Mr. Alvan S. Harris
Green Island, Dunedin, | New Zealand |
| 10. | Mrs. Anne Fanelli
Elma, New York | U.S.A. |
| 11. | Mr. Harold Sellers
Newmarket, Ontario | Canada |
| 12. | Mr. Alan Drexler
La Grange, Georgia | U.S.A. |
| 13. | Mr. Kurt Aach
Senneville, Quebec | Canada |
| 14. | Reverend Howard Box
Oak Ridge, Tennessee | U.S.A. |

- | | | |
|-----|---|-----------------|
| 15. | Mr. B. Cooley
Victoria, British Columbia | Canada |
| 16. | Mr. Alexander Sennecke
Ottawa, Ontario | Canada |
| 17. | Mrs. Gigi Lytle
Lubbock, Texas | U.S.A. |
| 18. | Mr. Stephen Marlow
Cranbrook
British Columbia | Canada |
| 19. | Mr. E. Bruce Udle
Dorval, Québec | Canada |
| 20. | Mr. Uwe Harnack
Toronto, Ontario | Canada |
| 21. | Mr. Marc Grenon
Prince George
British Columbia | Canada |
| 22. | Executive Members of the HUB
Emerald Park, Saskatchewan | Canada |
| 23. | Mrs. Janice Laws
Cote St. Luc, Quebec | Canada |
| 24. | Mr. German Albornoz Pellecer
Guatemala | Central America |
| 25. | Mr. Ron Williams
Cornwall | United Kingdom |
| 26. | Mr. Günter Kastner
Salzburg | Austria |
| 27. | Mr. Dwight L. Rideout
Brewer ME | United States |
| 28. | Members of the Estevan and District
German Freundschaft Society
Estevan, Saskatchewan | Canada |

- | | | |
|-----|--|---------------|
| 29. | Members of the German-Canadian Association
of Alberta | Canada |
| 30. | Mr. Michael Rochon
Fredericton
New Brunswick | Canada |
| 31. | Mr. Patrick Stoddard
Arizona | United States |
| 32. | Mr. Ken Wuschke
British Columbia | Canada |
| 33. | Mr. James Savage
Dallas Texas | United States |
| 34. | Mr. J.J. Moskau, Reporter
Handelsblatt
German Business Newspaper
Ottawa | Canada |

**Rapport du
Comité sénatorial permanent
des transports et des communications**

sur le

**Mandat et le
financement de Radio Canada International**

Président
L'honorable Donald H. Oliver, c.r.

Vice-président
L'honorable M. Lorne Bonnell

**Première session
Trente-cinquième législature**

Juin 1994

**MEMBRES DU
COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT
DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS**

(Greffier : Tõnu Onu)

Adams
Atkins
Bonnell (Vice-président)
Davey
Eyton
Fairbairn (ou Molgat)
Forrestall
Johnson

Lynch-Staunton (ou Berntson)
Oliver (Président)
Petten
Roberge
Spivak
Thériault

(Membres d'office)*

Note: Les honorables sénateurs MacDonald et Perrault ont aussi participé aux travaux du Comité.

Personnel du Comité

Tõnu Onu, greffier du Comité
Daniel J. Shaw, chercheur, Bibliothèque du Parlement

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat du 15 mars 1994

L'honorable sénateur Perrault, C.P., propose, appuyé par l'honorable sénateur MacDonald (*Halifax*),

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à examiner, pour en faire rapport, le mandat et le financement de Radio Canada International; et

Que le Comité présente son rapport au plus tard le 19 octobre 1994.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

RAPPORT DU COMITÉ

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

CINQUIÈME RAPPORT

Votre Comité, autorisé à étudier le mandat et le financement de Radio Canada International a, conformément à son ordre de renvoi du 15 mars 1994, fait enquête et présente maintenant son rapport final.

Le président
Donald H. Oliver, c.r.

TABLE DES MATIÈRES

	PAGE
L'HISTOIRE DE RADIO CANADA INTERNATIONAL	1
LA DÉCISION DE RÉDUIRE LE FINANCEMENT DE RCI EN 1991	7
RADIO CANADA INTERNATIONAL EN 1994	8
L'IMPACT DES COMPRESSIONS BUDGÉTAIRES SUR RADIO CANADA INTERNATIONAL	9
LE MANDAT DE RADIO CANADA INTERNATIONAL	13
LA STRUCTURE ORGANISATIONNELLE DE RADIO CANADA INTERNATIONAL	16
LE FINANCEMENT PUBLIC DE RADIO CANADA INTERNATIONAL	20
LISTE DES RECOMMANDATIONS ET SUIVI	24
ANNEXE	
A) LISTE DES TÉMOINS	
B) LISTE DES SOUMISSIONS ÉCRITES	
C) LISTE DES LETTRES REÇUES PAR LE COMITÉ	

RADIO-CANADA INTERNATIONAL

L'HISTOIRE DE RADIO CANADA INTERNATIONAL

Le service international canadien de radiodiffusion, maintenant assuré par Radio Canada International (RCI), avait à l'origine deux raisons d'être, énoncées dans le décret qui créait l'organisme en septembre 1942. Tout d'abord, le service international de radiodiffusion sur ondes courtes devait constituer un lien de communication entre le Canada et les centaines de milliers de Canadiens qui servaient outremer pendant la Seconde Guerre mondiale. Ensuite, il eut aussi pour but de diffuser des informations non censurées à l'intention des populations et des nations qui vivaient sous la dictature nazie.

Moins d'un an après sa création, le Service international de la Société Radio-Canada (SRC) faisait ériger deux émetteurs de 50 kW à Sackville (Nouveau-Brunswick), localité choisie parce que les marais environnants offraient une excellente surface réfléchissante pour la transmission des signaux sur ondes courtes. Le siège social fut installé à Montréal (Québec) et, le 25 février 1945, le Service international de la SRC entra en ondes pour la première fois, diffusant vers l'Europe des émissions de variétés et des informations ponctuelles en anglais, en français et en allemand. Jusqu'au milieu des années 50, le Service international n'a cessé d'augmenter sa programmation, finissant par offrir des émissions en 16 langues, qu'on pouvait capter presque partout en Europe de l'Est et de l'Ouest, en Europe centrale, dans les Antilles, en Amérique latine et en Australie. Ces nouvelles langues étaient le tchèque, le danois, le néerlandais, le finnois, l'italien, le norvégien, le polonais, le portugais, le russe, le slovaque, l'espagnol, le suédois et l'ukrainien.

La décennie suivante fut marquée par la remise en question des priorités et du budget du Service international de Radio-Canada. En 1955, le gouvernement fédéral imposa des restrictions budgétaires qui obligèrent le diffuseur sur ondes courtes à remplacer les émissions quotidiennes dans cinq de ses langues par des émissions hebdomadaires. Le finnois fut abandonné. Un peu plus tard, au moment où l'Union soviétique occupait la Hongrie en 1956, on ajouta le hongrois. En 1961, de nouvelles compressions budgétaires obligeaient à abandonner cinq autres langues, dont le danois, le néerlandais, l'italien, le norvégien et le suédois. Au même moment, le Service international de Radio-Canada élargissait son champ de diffusion pour y inclure l'Afrique, installait un troisième émetteur à Sackville et assumait la responsabilité de la station de contrôle des ondes courtes de Radio-Canada qui se trouve maintenant à West Carleton (Ontario) près d'Ottawa, où il surveille plus de 28 diffuseurs étrangers. En 1964, le Service international de Radio-Canada lançait une programmation en anglais et en français à l'intention des États-Unis.

La Commission Fowler en 1965 ne pouvait pas mieux tomber au milieu de tous ces remous qui agitaient la direction du radiodiffuseur sur ondes courtes. Elle a probablement été la première à recommander officiellement que l'organisme soit rebaptisé «Radio Canada International» et elle a constaté que le Canada était au 19^e rang, pour le nombre d'heures de diffusion, parmi les 22 pays énumérés dans le répertoire de 1964 de la *British Broadcasting Corporation* (BBC). Des pays tels que Cuba, l'Égypte, le Ghana, la Hollande, l'Inde, Israël, le Portugal et l'Espagne diffusaient plus d'émissions internationales que le Canada.

La Commission a également vu la nécessité d'étendre les services fournis par le Service international de Radio-Canada:

[TRADUCTION] Même si le Canada n'a pas les moyens de soutenir un niveau d'activité et un train de dépenses comparables à celui des grandes puissances, à notre avis, il y a des raisons

impérieuses de faire entendre davantage et plus clairement la voix du Canada à l'étranger;⁽¹⁾

et défini avec justesse le rôle du Service international de Radio-Canada:

[TRADUCTION] Diffuser à l'intention d'un auditoire étranger constitue et constituera toujours un appui indirect à la politique extérieure du Canada. Mais c'est aussi un moyen direct d'atteindre d'autres fins: projeter à l'étranger une image du Canada qui reflète la nature du pays et de ses habitants, leurs politiques, leurs croyances et leurs goûts; donner aux immigrants et aux touristes en puissance le goût du Canada en montrant que c'est un bel endroit à visiter et un pays où il fait bon vivre; promouvoir le commerce international du Canada, [...] et entretenir des liens personnels entre les Canadiens et leurs parenté et compatriotes outremer⁽²⁾.

La Commission ayant aussi remarqué et signalé le statut constitutionnel et organisationnel précaire du Service international de Radio-Canada, elle a recommandé que:

[TRADUCTION] Les prévisions budgétaires pour la radiodiffusion à l'étranger soient corrélées à l'évolution de la politique extérieure et soient donc autorisées annuellement par le Parlement. Les fonds nécessaires devraient faire partie du crédit général du Secrétariat d'État⁽³⁾.

En 1967, un accord était conclu avec la BBC pour qu'elle relaye les émissions de RCI directement en Europe de l'Est à partir de ses installations émettrices de Daventry (Angleterre). En 1972, le Service international de la SRC était officiellement rebaptisé Radio Canada International et les travaux commençaient à Sackville en vue d'installer cinq émetteurs de 250 kW et d'accroître la capacité des antennes. L'année suivante, un accord était conclu avec la Deutsche Welle d'Allemagne sur l'utilisation de ses installations émettrices à Sines (Portugal) et le relais du signal de RCI en Europe de l'est. À l'heure actuelle, RCI relaie des

(1) Fowler, R.M., M. Lalonde, et G.G.E. Steele, *Report of the Committee on Broadcasting*, Imprimeur de la Reine, Ottawa, 1965, p. 186.

(2) *Ibid.*, p. 179.

(3) *Ibid.*, p. 189.

émissions par émetteur à Cape Creco (Chypre), Kimjae (Corée du Sud), Mossbrun (Autriche), Sines (Portugal), Skelton (Angleterre), Wertachtal (Allemagne), Xian (Chine) et Yamata (Japon). Il y a aussi des bureaux régionaux à Halifax, Québec, Ottawa, Toronto, Edmonton et Vancouver.

Le mandat actuel de RCI, approuvé par le conseil d'administration de la SRC, est le même qu'en 1980:

[...] mettre sur pied un service de radiodiffusion capable d'attirer un auditoire international dans le but de faire connaître le Canada et l'identité canadienne. RCI est chargé de refléter les réalités de la vie canadienne, les intérêts et les politiques du Canada mais aussi divers points de vue sur les questions nationales et internationales. Dans les régions ciblées, RCI répond également au besoin d'information et d'actualités canadiennes du nombre croissant de Canadiens à l'étranger⁽⁴⁾.

Ce mandat imposait l'élargissement de la programmation de RCI afin de mieux informer les Canadiens en voyage à l'étranger; il a donc fallu ajouter des émissions sur les actualités nationales. C'est ainsi que les émissions de la CBC *As It Happens*, *Sunday Morning*, *The House* et *The World at Six*, et celles de la SRC comme *Le magazine économique*, *Présent* et *Le radiojournal* se sont retrouvées avec un auditoire international. Cette année-là, RCI a commencé à diffuser en russe et en japonais. Dix ans plus tard, quelques jours à peine après le massacre de la Place Tiananmen, il commençait à diffuser en mandarin dans certaines parties de la Chine. Au milieu de cette expansion, la cote d'écoute de RCI en 1985 oscillait entre 13 et 16 millions d'auditeurs par semaine.

En 1986, le Groupe de travail sur la politique de la radiodiffusion, mieux connu sous le nom de Commission Caplan-Sauvageau, a étudié les activités de RCI et fait la recommandation suivante:

(4) Société Radio-Canada, *Radio Canada International — Nous rejoignons le monde entier*, Imprimeur de la Reine, Ottawa, 1993, p. 16.

Que les frais d'exploitation de Radio Canada International, y compris l'impulsion à donner à ce service, relèvent du ministère des Affaires extérieures. Que Radio-Canada continue à fournir toutes les ressources humaines et techniques nécessaires en contrepartie d'une compensation financière et conserve la maîtrise rédactionnelle du contenu des émissions, sans interférence politique. Que le ministère des Affaires extérieures s'intéresse au renforcement et à l'expansion de RCI selon les priorités établies de concert avec Radio-Canada⁽⁵⁾.

En 1991, le gouvernement fédéral adoptait deux des trois principes exposés dans cette recommandation: ceux ayant trait à l'organisation, mais pas celui se rapportant au financement. Pour l'année financière 1991, le Comité du Cabinet chargé des priorités et de la planification a autorisé, expressément pour RCI, un financement quinquennal tiré de la Réserve des priorités et totalisant 81,49 millions \$. Conformément à l'entente intervenue entre le ministre des Affaires extérieures et la SRC, le montant s'élevait à 15,291 millions \$ pour l'année financière 1993-1994, soit environ les deux tiers du niveau de financement de 1990 (environ 22 millions) et encore moins si l'on tient compte de l'inflation. Depuis lors, deux nouvelles réductions de 10 % et 5 % respectivement ont été imposées. Le tableau 1 résume succinctement le financement de RCI jusqu'en 1995-1996. Ces montants versés par le Conseil du Trésor du Canada sont considérés comme des subventions et forment un crédit à part qui s'ajoute aux niveaux de référence du ministère des Affaires étrangères et du Commerce international du Canada (ci-après «les Affaires étrangères»).

(5) Ministère des Approvisionnements et Services Canada, *Rapport du Groupe de travail sur la politique de la radiodiffusion*, Imprimeur de la Reine, Ottawa, 1986, p. 317.

TABLEAU 1

**FONDS VERSÉS À RADIO CANADA INTERNATIONAL PAR LE MINISTÈRE DES
AFFAIRES ÉTRANGÈRES ET DU COMMERCE INTERNATIONAL
(en milliers de dollars)**

	1991-1992	1992-1993	1993-1994	1994-1995	1995-1996
Budget original	13 490	14 720	16 990	17 790	18 490
Moins les réductions:					
Énoncé de décembre 1992			(1 699)	(1 779)	(1 849)
Budget d'avril 1993					(1 314)
Budget de février 1994				(801)	(766)
Financement net	13 490	14 720	15 291	15 210	14 561

L'entente susmentionnée stipule aussi que RCI doit garder cinq langues étrangères. Sept langues de diffusion ont alors été abandonnées: le tchèque, l'allemand, le hongrois, le japonais, le polonais, le portugais et le slovaque. Le personnel de RCI a été réduit presque de moitié, passant de 220 à 117 employés en 1991.

Enfin, en avril 1992, le Comité permanent des communications et de la culture de la Chambre des communes a publié son rapport intitulé *Culture et communications: les liens qui nous unissent*, dont la seule recommandation sur RCI faisait écho à celle de la Commission Caplan-Sauvageau. Le Comité de la Chambre des communes a recommandé:

... que le gouvernement du Canada revoie le mandat de Radio Canada International afin de préciser et de renforcer son rôle dans la représentation du Canada et de ses intérêts sur les ondes internationales; il recommande en outre que le ministère des Affaires extérieures continue d'en assurer le financement et que la Société Radio-Canada assure la programmation, la réalisation et la production⁽⁶⁾.

(6) Chambre des communes, Rapport du Comité permanent des communications et de la culture, *Culture et communications : les liens qui nous unissent*, Imprimeur de la Reine, Ottawa, 1994, p. 90.

LA DÉCISION DE RÉDUIRE LE FINANCEMENT DE RCI EN 1991

En décembre 1991, M. Gérard Veilleux, alors président de la SRC, décidait que Radio-Canada n'avait plus les moyens de financer RCI à cause d'un déficit budgétaire de 108 millions \$. Son conseil d'administration l'a donc autorisé à mettre fin aux activités de RCI le 1er avril 1991, à moins que le gouvernement fédéral ne fasse connaître son intention de maintenir le service et d'affecter des fonds à cette fin.

Toujours en décembre 1991, l'honorable Joe Clark, ministre des Affaires extérieures du Canada, déclarait au Cabinet que son ministère se renseignerait sur les conditions et le financement nécessaires pour préserver RCI dans le cadre des objectifs de la politique étrangère du Canada. RCI a alors remis à Affaires extérieures Canada cinq propositions nécessitant un budget de 7 millions, 9 millions, 12 millions, 13,5 millions et 15 millions de dollars respectivement.

Le 28 mars 1991, le Cabinet annonçait que RCI poursuivrait son service international de radiodiffusion en anglais et en

— l'arabe, le chinois, le russe, l'espagnol et l'ukrainien. Le Comité a appris que ces cinq langues représentaient un peu moins de 50 % des 10 millions d'auditeurs de RCI alors déclarés chaque semaine.

Les Affaires étrangères ont ensuite préparé une soumission au Conseil du Trésor lui demandant l'autorisation: a) de verser une contribution annuelle à RCI; b) d'augmenter les niveaux de référence du ministère des montants correspondants; et c) de créer un crédit distinct dans le Budget des dépenses du gouvernement fédéral pour payer cette contribution.

RADIO CANADA INTERNATIONAL EN 1994

La *Loi canadienne sur la radiodiffusion*, selon le paragraphe 46(2) du projet de loi C-40 qui la modifiait il n'y a pas si longtemps, en 1991, maintient que la Société:

fournit, dans le cadre des licences qui lui sont attribuées par le Conseil [de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes] et sous réserve des règlements de celui-ci, un service international, et ce conformément aux instructions que le gouverneur en conseil peut donner.

La programmation de RCI comprend la production de bulletins de nouvelles, dans toutes les langues et pour toutes les régions de diffusion autorisées, conjuguant dépêches, interviews et reportages faits à l'interne. On utilise aussi les reportages de pigistes quand il y a des événements spéciaux, ainsi que des émissions réalisées par la CBC et la SRC et adaptées pour les besoins des émissions internationales. RCI conçoit et réalise entièrement les émissions en langues étrangères. Les émissions de trente minutes présentent généralement dix minutes d'informations, tandis que celles qui durent une heure en renferment de six à dix minutes. RCI réalise au minimum 232 heures d'émissions par semaine, mais comme une émission est transmise sur plus d'une fréquence et à différentes heures, le nombre total d'heures de diffusion hebdomadaire est de 728,5. RCI peut se vanter de compter 5 millions d'auditeurs par semaine dans l'ensemble des régions géographiques autorisées, à savoir l'Afrique, l'Asie, les Antilles, l'Europe, l'Amérique latine, le Moyen-Orient et l'Amérique du Nord.

Les ondes courtes se situent, dans le spectre radio, entre les bandes de fréquence AM et FM. Environ 400 millions de personnes écouteront les émissions de radio diffusées internationalement par plus de 125 organisations dans près de 100 pays. Les auditeurs étrangers ne se branchent pas tous sur les ondes courtes pour les mêmes raisons, mais d'après toutes les études, ils recherchent des nouvelles, des variétés et des émissions religieuses ou politiques. Ils veulent des informations sur leur propre pays, sur leur région et sur le monde — dans cet

ordre. Les gens qui vivent dans un pays étranger et le personnel militaire en poste à l'étranger écoutent la radio sur ondes courtes pour se tenir au fait de ce qui se passe dans leur pays. La radio ondes courtes joue aussi un rôle crucial en période de crise, comme ce fut le cas récemment pendant la guerre du Golfe au Moyen-Orient.

Les plus grands radiodiffuseurs internationaux sont: Voice of America, Radio Moscou et Radio Beijing/Chine Radio internationale. Ils diffusent au-delà de 1 000 heures d'émissions par semaine. Viennent ensuite les diffuseurs publics internationaux que sont la BBC, la Deutsche Welle, Radio Free Europe/Radio Liberty, Radio Caire et Radio France Internationale. De moyenne importance, ces radios diffusent entre 400 et 900 heures d'émissions par semaine. Par conséquent, à 232 heures d'émissions hebdomadaires, Radio Canada International est considéré comme un radiodiffuseur sur ondes courtes respecté, mais d'envergure petite à moyenne. Dans le dernier répertoire des radios internationales (automne 1992) publié par la BBC, RCI se classe au 44^e rang pour le nombre de ses heures de diffusion hebdomadaires, parmi les 126 diffuseurs sur la liste.

L'IMPACT DES COMPRESSIONS BUDGÉTAIRES SUR RADIO CANADA INTERNATIONAL

En 1990, après que la SRC ait décidé de ne plus financer RCI, le Cabinet fédéral a préféré maintenir les activités de RCI, mais sur une échelle réduite. Il a retenu le scénario prévoyant un budget de 13,5 millions \$ et des émissions dans les deux langues officielles du Canada et en cinq langues étrangères. Ces cinq langues représentaient à peu près 46 % de l'auditoire de RCI à ce moment-là, tandis que les sept langues abandonnées n'en représentaient que 14 %, l'anglais et le français se partageant le reste. Malheureusement, l'histoire des compressions budgétaires ne s'arrête pas là.

Les premières restrictions exigeaient non seulement de réduire le nombre d'heures de diffusion de RCI, mais aussi de modifier la qualité de la programmation. Auparavant, quand RCI devait diffuser une émission en anglais ou en français à l'intention de

l'Afrique, par exemple, il la concevait expressément pour ses auditeurs africains en y incorporant des éléments susceptibles de les intéresser. Il ciblait ainsi individuellement l'Afrique, l'Amérique du Sud, l'Asie, et ainsi de suite. Depuis les compressions, toutefois, RCI diffuse en Asie, en Amérique du Sud, en Europe de l'Est et ailleurs les mêmes émissions en anglais et en français qu'il diffuse en Afrique. Par conséquent, son budget réel en 1994 ne lui permet de réaliser qu'une seule émission générique, en anglais et en français, qui est diffusée pendant la semaine dans chaque région ciblée du monde. Cette émission tente d'aborder tous les sujets susceptibles d'être intéressants au Canada. On essaie aussi d'éviter ce qui est trop ponctuel, parce que la même émission est rediffusée à longueur de journée. RCI n'a plus les ressources voulues pour produire plus d'une émission d'actualités par jour dans les deux langues officielles, mais c'est tout de même mieux que ce qui était prévu tout de suite après les compressions, soit que RCI ne réalise plus d'émissions en anglais et en français, qu'il ne fasse plus que relayer celles de la CBC et de la SRC.

En outre, pour reprendre les paroles de M. McEwen, le vice-président de la radio à la SRC, «il a été convenu en 1991 que RCI offrirait désormais des services essentiels. Des ressources de base ont été accordées aux services, en fonction des intérêts et des zones géographiques jugées prioritaires par le gouvernement». [2:24] Le gouvernement fédéral a pourtant imposé deux nouvelles compressions budgétaires depuis lors, tout en sachant très bien que, comme l'a dit M. Hargreaves, directeur exécutif de RCI, «ce financement et ce niveau d'activités étaient, [...] «un strict minimum» pour permettre à RCI de fournir un service radiophonique international qui serve les objectifs du Canada en matière de diplomatie et de commerce international, tout en respectant les politiques du programme de RCI». [2:8] Ces compressions ont eu pour résultat de réduire la programmation de RCI, son auditoire, et le prestige du Canada au-delà de ce qu'envisageait le gouvernement qui a pris ces décisions.

Pour calculer le nombre d'auditeurs que RCI a perdu depuis 1991 à cause des restrictions budgétaires, on serait tenté de soustraire simplement les 5 millions d'auditeurs actuels des 10 millions d'auditeurs par semaine estimés en 1989, ce qui donnerait une différence de 5 millions d'auditeurs par semaine.

Mais cette estimation ne serait pas juste. De fait, il s'agirait au mieux d'une estimation minimale de l'auditoire perdu par RCI à la suite des compressions. L'impact réel de ces compressions sur la cote d'écoute de RCI doit être évalué en soustrayant les 5 millions d'auditeurs actuels par semaine de l'auditoire qu'aurait RCI s'il n'y avait pas eu de réductions. Étant donné qu'on ne connaîtra jamais ce nombre avec précision — on ne refait pas l'histoire — il est possible d'arriver à une évaluation par une extrapolation à partir des anciennes cotes d'écoute.

Les cotes d'écoute de presque tous les radiodiffuseurs internationaux ont chuté tout de suite après la destruction du mur de Berlin et l'ouverture des sociétés d'Europe de l'Est, mais d'autres événements, peut-être moins profonds, font augmenter la demande pour les émissions internationales. Dans cette période de l'après-Guerre froide, le monde se retrouve plus fragmenté — en fonction non pas d'idéologies ou de lignes politiques mais de nations et d'ethnies. La situation politique, économique et sociale explosive et l'instabilité des différentes factions nationales et ethniques dans l'ex-Union soviétique et en Europe de l'Est constituent des répercussions malheureuses du renversement des régimes communistes de ces pays. Il se trouve partout des mouvements nationalistes et ethniques qui semblent ne pas tolérer ceux qui sont différents de la majorité des citoyens. Dans la conjoncture actuelle, la demande pour la radiodiffusion internationale est certes à la hausse.

En outre, les technologies (tout particulièrement l'audio numérique), les méthodes et les stratégies de programmation qu'emploient les radiodiffuseurs internationaux pour rejoindre un auditoire de plus en plus nombreux évoluent, et rapidement. Comme le financement limité accordé à RCI depuis 1991 l'empêche de suivre le mouvement, il est certain que sa part de marché s'effrite. Tout compte fait, le Comité trouve que les intervenants ne se trompent pas trop quand ils estiment à 11 millions le nombre d'auditeurs perdus à cause des compressions budgétaires.

Bien que cette appréciation des auditeurs perdus demeure discutable, la perte de prestige du Canada dans le monde entier se confirme. En 1964, la Commission Fowler a

constaté que le répertoire des radiodiffuseurs internationaux de la BBC plaçait le Canada au 19^e rang en nombre d'heures de diffusion, derrière bien des pays moins peuplés et moins industrialisés. Les restrictions budgétaires de 1991 ont fait reculer RCI encore plus loin sur la liste, en dessous du seuil que la Commission Fowler avait jugé trop bas à l'époque. Le Canada se classe présentement au 44^e rang, en nombre d'heures de diffusion, derrière Voice of America, Radio Moscou, Radio Beijing et le service international de la BBC — évidemment — mais aussi derrière Radio Corée, la Voix d'Israël, la Voix de la Turquie, Radio Japon, Radio Bulgarie, et derrière la Hollande, l'Australie, la Suisse, le Vatican, l'Espagne, Cuba, la Roumanie, la Finlande — et la liste est encore longue.

Le Comité a reçu des témoignages par écrit d'un grand nombre d'auditeurs de RCI qui ont étayé le fait que le Canada a subi une perte de prestige par suite des compressions budgétaires. Mentionnons ici quelques commentaires:

Malheureusement, depuis les réductions de 1991, RCI n'est plus que l'ombre de lui-même, car il lui est devenu impossible de donner une image nette du Canada et des Canadiens. Je suis certain que l'auditoire international de RCI a dégringolé, en partie à cause de la disparition des émissions en langues étrangères, mais aussi parce que les rares émissions produites n'ont plus le contenu et la présentation qui les rendaient compréhensibles, instructives ou divertissantes pour l'auditeur. (*Harold Sellers, Newmarket, Ontario*)

[...] RCI est inestimable si l'on veut créer et entretenir à l'étranger une image positive du Canada et des Canadiens. [...] J'ai aussi été témoin de la réduction quasi à néant du service en anglais. [...] Les émissions sur ondes courtes offrent au monde entier une tribune précieuse qui ne saurait se comparer à un service de relais par satellite. (*Anne Fanelli, Elma, New York*)

RCI occupait une position unique dans le monde de la radiodiffusion. Tout le monde aimait Radio Canada International et tout le monde savait que RCI et le Canada n'avaient pas de parti pris. RCI était la meilleure radio. [...] Radio Canada International n'est plus qu'une coquille vide et c'est une honte, car RCI était l'un des géants des ondes courtes. (*Richard Hankison, Prairie Village, Kansas*)

Le Congrès germano-canadien a aussi exprimé son mécontentement devant les compressions à RCI et leur répercussion sur l'image du pays:

Le Congrès germano-canadien a été très déçu d'apprendre que votre gouvernement et la Société Radio-Canada avaient décidé de réduire radicalement les activités de diffusion sur ondes courtes de Radio Canada International. C'est extrêmement malheureux d'autant plus que de telles compressions attaqueront inévitablement l'image de marque du Canada et ses moyens de communication avec les autres régions du globe. [...] Dans l'intérêt de l'image du Canada sur la scène internationale et de notre réputation d'excellence journalistique dans le monde entier, nous vous prions instamment de rétablir le financement intégral de Radio Canada International afin d'assurer l'avenir de ce service vital.

LE MANDAT DE RADIO CANADA INTERNATIONAL

La communication interculturelle est vraiment un art qui n'est pas facile à maîtriser et qui exige un apprentissage et un investissement considérables si l'on veut arriver à l'exercer comme il faut, d'une manière efficace et adéquate. Il est certain que la radio et la télévision privées se prêtent mal à la diffusion au-delà de leurs frontières d'émissions en plusieurs langues étrangères, adaptées à bien des cultures différentes. La radio et la télévision commerciales n'explorent pas à fond des sujets et domaines tels que la médecine, la santé, l'hygiène, la suprématie du droit, l'éducation en français et en anglais et les rôles respectifs de l'État et de la religion dans la vie quotidienne. Seuls des radiodiffuseurs publics peuvent vraisemblablement faire les investissements nécessaires.

Le mandat de RCI est donc important. RCI offre un service public précieux à tous les Canadiens, comme en témoigne cette déclaration du Conseil canadien des chefs d'entreprises:

À l'ère de la mondialisation des marchés et des communications, il est essentiel que le Canada continue de se faire bien entendre à l'étranger et puisse informer le monde de ce qui se passe chez nous. RCI offre la possibilité de susciter et de renouveler l'intérêt de régions cibles pour le Canada, ce qui contribue à

promouvoir nos biens et services et à ouvrir la voie aux produits et aux représentants canadiens [...] RCI ne peut aspirer à tout offrir à toutes les clientèles. Il faut continuellement cibler, c'est-à-dire qu'il faut définir clairement, en termes généraux, le rôle des ondes courtes dans les communications du Canada à l'étranger ainsi que la mission et les objectifs de RCI.

Toutefois, son mandat actuel ne rend pas justice aux objectifs cruciaux en matière de diplomatie et de commerce international qu'il est censé viser pour les Canadiens. Ce mandat approuvé par le conseil d'administration de la SRC contient des énoncés généraux qui se prêtent à toutes sortes d'interprétations selon les personnes. Le Comité reconnaît qu'un tel mandat a l'insigne avantage de laisser la plus grande marge de manoeuvre possible aux cadres supérieurs de la SRC qui doivent établir les priorités de financement de la Société. Plus précisément, avant 1991, comme les Affaires étrangères ne donnaient presque aucune directive sur le choix des langues de diffusion et des régions à desservir, la SRC pouvait fixer des niveaux de financement qui lui permettaient d'élargir ou de comprimer la programmation de RCI à volonté, autrement dit d'appliquer assez facilement le principe des vases communicants à ses nombreuses activités. Depuis 1991, toutefois, les niveaux de financement de RCI sont déterminés par les Affaires étrangères; c'est donc ce ministère qui a maintenant la capacité de faire des choix entre ses nombreuses activités.

Par contre, un tel mandat a pour principal inconvénient de compliquer l'appréciation de son exécution. Comme il est rédigé en termes flous et obscurs, les contribuables canadiens sont incapables de déterminer si leurs mandataires (la SRC et les Affaires étrangères) réalisent par l'entremise de RCI les objectifs de la politique commerciale et étrangère du Canada. C'est pourquoi certains intéressés soutiennent que RCI est incapable d'exécuter son mandat vu ses ressources financières actuelles, alors que d'autres prétendent le contraire.

Ainsi, le Comité a entendu le témoignage suivant de la part de M. Hargreaves:

Nous [RCI] fournissons un service international, peut-être moins important que le souhaiteraient certains, mais en ce sens, nous nous acquittons de cette responsabilité. [...] Je souhaiterais que nous puissions le faire encore mieux. [2:12]

Le Comité a aussi entendu M. Gwiazda, représentant la Coalition pour la restauration du financement intégral de RCI, déclarer ce qui suit:

En bref, je vous répondrai que, non, RCI ne peut remplir son mandat. Le mandat de RCI consiste à parler au monde, à expliquer tous les avantages du Canada, y compris nos politiques et notre économie. [...] En trois ans [depuis les compressions de 1991], nous [RCI] avons donc perdu 11 millions d'auditeurs. Quelle que soit la façon dont vous le calculez, l'efficacité de Radio Canada International a été radicalement compromise. [3:13,14]

Étant donné le libellé actuel du mandat de RCI, ces deux opinions sont tout aussi crédibles l'une que l'autre. Selon le Comité, le mandat est trop passe-partout et laisse trop de place à l'interprétation. Par exemple, on y retrouve les mots: mettre sur pied, refléter, répondre au besoin; il n'est jamais question de: réaliser, présenter ou créer. Les subtiles nuances de sens entre ces termes sont au coeur des interprétations contradictoires et raisonnables.

En outre, on peut y lire des expressions comme: «capable d'attirer un auditoire international», «faire connaître le Canada» et «refléter les réalités de la vie canadienne», qui sont qualitatives et non quantitatives. Cette subtilité prend tout son sens quand on a des exemples sous les yeux. Les émissions non ciblées, telles que *As It Happens* réalisée par la CBC et *Le magazine économique* réalisée par la SRC, sont conçues expressément pour attirer un auditoire canadien, pas international. Or, les auditeurs à l'étranger ne représentent qu'une demande «accessoire» pour ces émissions qui, en tant que telles, ne constituent donc certainement pas le meilleur moyen d'attirer un auditoire international.

De plus, ces émissions traitent surtout d'actualités qui concernent effectivement les réalités de la vie canadienne mais sans traiter vraiment de la culture canadienne, culture au sens de vision commune ou nationale ou de manière systémique d'interpréter les événements et les circonstances et d'y réagir. Les émissions qui ne sont pas ciblées ne peuvent tout simplement pas faire de distinction entre les traits culturels canadiens et ceux des différentes régions où elles sont diffusées. En conséquence, les étrangers reçoivent un message grossièrement déformé sur le Canada et les Canadiens et seules des émissions ciblées, produites par RCI, peuvent débrouiller le message voulu.

Le Comité sait que la SRC est indépendante du gouvernement et il ne souhaite pas aller à l'encontre de ce principe, surtout en ce qui concerne la programmation, mais il en arrive néanmoins à la conclusion que le gouvernement devrait indiquer à la SRC les paramètres de son service international prévu au paragraphe 46(2) de la *Loi sur la radiodiffusion*.

Le Comité recommande que le gouvernement demande à la Société Radio-Canada de réexaminer, de concert avec le ministère des Affaires étrangères et du Commerce international du Canada, le mandat de son service international de radiodiffusion afin de le préciser et de le renforcer. Dans le cadre de cet examen, on envisagerait d'obliger Radio Canada International à réaliser des émissions en anglais et en français pour diffusion dans toutes les régions autorisées du globe, en donnant priorité aux régions qui couvrent des pays comme le Japon, l'Allemagne, et la Chine.

LA STRUCTURE ORGANISATIONNELLE DE RADIO CANADA INTERNATIONAL

RCI relève de la SRC; son directeur exécutif est nommé par le président de Radio Canada; sa programmation et sa ligne politique demeurent la responsabilité de la SRC, tandis que ses régions cibles et ses priorités linguistiques procèdent des politiques ministérielles des Affaires étrangères. Depuis l'année financière 1991-1992, toutefois, les Affaires étrangères financent RCI aux termes d'une entente avec la SRC qui viendra à échéance à la fin de l'année financière 1995-1996. Le Comité constate que cette entente profite dans l'ensemble à toutes les parties intéressées, quoique des problèmes ont surgi (et surgiront

encore, selon toute vraisemblance) que la structure actuelle ne peut résoudre. Le Comité en conclut donc que la situation pourrait se corriger si la structure organisationnelle actuelle était légèrement modifiée.

Le Comité croit que le nouvel arrangement est plus logique que le précédent, puisque les objectifs de RCI sont davantage compatibles avec la politique commerciale et étrangère des Affaires étrangères qu'avec la politique culturelle de la SRC. L'efficacité des services gouvernementaux commande que ce genre d'arrangements l'emporte sur l'ancienne formule. Le Comité en arrive à la conclusion que ce n'est pas par hasard que les deux commissions spéciales créées pour examiner RCI et le Comité permanent des communications et de la culture de la Chambre des communes aient recommandé une telle structure.

Le Comité recommande que le gouvernement maintienne l'organisation actuelle, à savoir que le ministère des Affaires étrangères et du Commerce international du Canada assume les frais de Radio Canada International et que la Société Radio-Canada fournisse les ressources humaines et techniques nécessaires pour permettre à Radio Canada International d'atteindre ses objectifs.

Le Comité a cependant relevé une lacune dans l'organisation actuelle entre RCI, la SRC et les Affaires étrangères. Depuis l'abandon simultané du service au Japon et en Europe centrale, notamment en Allemagne, il n'y a plus de diffusion d'informations sur une grande échelle dans ces régions. La fin des émissions de RCI dans ces marchés clés pour le Canada contribue à entretenir une mauvaise connaissance de notre pays, comme l'a fait ressortir dernièrement une controverse provoquée par les opinions et la propagande diffusées par le mouvement écologiste allemand sur les pratiques sylvicoles canadiennes.

Les problèmes naissants entre RCI et les Affaires étrangères rappellent ceux qui étaient apparus entre RCI et la SRC. M. Simon, l'ancien directeur général de RCI, a bien décrit le problème devant le Comité: «À l'intérieur de la SRC, RCI était une petite composante. Aucun des cadres supérieurs de la SRC n'écoutait jamais. Ils n'avaient

absolument aucune conscience de l'existence de RCI. Dans l'ensemble de l'ouvrage, c'était comme une toute petite note de bas de page». [3:30]

Aujourd'hui, le même problème se pose avec les Affaires étrangères, qui considèrent le financement de RCI comme faisant partie des subventions et contributions sous la rubrique *Programme des intérêts du Canada à l'étranger*. C'est le poste budgétaire le plus important, puisqu'il correspond à environ 32 % des dépenses du programme. Une telle façon de présenter RCI comme ne faisant pas partie intégrante des Affaires étrangères le place dans la ligne de tir de toute nouvelle compression imposée au Ministère. Le Comité en déduit que, mal représenté aux Affaires étrangères, RCI ne peut défendre ni ses activités ni son budget. En conséquence, le rapport hiérarchique devrait se situer à un échelon supérieur: le directeur exécutif de RCI ne devrait plus relever du directeur général des communications des Affaires étrangères.

Le Comité recommande que le gouvernement ordonne au ministère des Affaires étrangères et du Commerce international du Canada de faire relever le directeur exécutif de RCI directement du Ministre.

Bien que l'établissement du rapport hiérarchique à un niveau supérieur permettrait d'améliorer la situation, il faudrait aussi accroître les piliers bureaucratiques de l'organisation. M. Spicer, président du Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes, qui a comparu devant le Comité à titre personnel, a été le premier à faire cette remarque. Il a clairement résumé la situation dans laquelle se trouve RCI avant de proposer une solution:

Le fait est que RCI éprouve des craintes par intermittence et qu'il bénéficie chaque fois d'un sursis de dernière minute qui dure quelques années avant que l'épée ne soit brandie encore une fois par une autre génération de politiciens qui, à nouveau, ne connaissent pas la situation. [...] Peut-être est-ce parce que RCI met l'accent sur ses auditoires étrangers.

Je mettrais [...] au point une campagne de publicité très simple mais subtile dans laquelle RCI et ses partisans se rendraient compte que l'auditoire principal ne se trouve pas outremer, mais bien au Canada. L'auditoire fonctionnel est à l'étranger, mais celui qui joue un rôle capital est au Canada: le public canadien, les politiciens canadiens, les médias canadiens. Nous devons raconter la vérité sur RCI sinon plus personne ne pourra le défendre.

[...] Le soutien de l'organisation pourrait permettre de créer, comme si je ne m'abuse un rapport interne de la SRC l'avait suggéré en 1972-1973, un comité consultatif formé de sympathisants chargé d'intégrer RCI dans une vision très vaste de notre politique étrangère. On y retrouverait notamment des représentants du milieu des affaires, de l'industrie touristique, de l'ACDI, évidemment de la SRC, peut-être des Affaires étrangères. Nous parlons ici d'une sorte de comité consultatif ou de surveillance.

Le Comité conclut en outre qu'il devrait y avoir, entre le directeur exécutif de RCI et le ministre, un groupe tampon composé de quelques experts dans le domaine. Ce groupe aurait pour mandat de s'assurer que RCI reçoit la reconnaissance qui lui est due et de faire prendre conscience aux Canadiens d'ici, à leurs représentants élus ainsi qu'aux fonctionnaires que cet organisme rend un service inestimable à la population canadienne.

Le Comité recommande que le gouvernement ordonne au ministère des Affaires étrangères et du Commerce international du Canada de créer auprès de Radio Canada International un conseil consultatif, formé de neuf Canadiens spécialisés dans les affaires, le commerce ou les communications sur le plan international. Des postes du conseil pourraient être attribués à des représentants de l'Association canadienne des radiodiffuseurs, des *Friends of Broadcasting*, de l'Association des exportateurs canadiens, de la Chambre de commerce du Canada, du Conseil canadien des chefs d'entreprise et de l'Association de l'industrie touristique du Canada. Ce conseil aurait le mandat de faire connaître les services de RCI aux Canadiens d'ici et disposerait d'un budget à cette fin. Il ferait régulièrement rapport au Ministre.

LE FINANCEMENT PUBLIC DE RADIO CANADA INTERNATIONAL

Le problème de la radiodiffusion internationale, c'est que son auditoire ne résidant pas dans le pays du diffuseur, aucun groupe ne se forme spontanément pour défendre ces services indispensables et s'assurer que les fonctionnaires et les politiciens tiennent compte des intérêts de sa clientèle. La radiodiffusion internationale est donc un produit «purement» public, sans aucune base politique très visible et capable de se faire entendre. Le problème semble plus sérieux au Canada qu'ailleurs.

Le Comité croit que la recommandation précédente, visant à établir un conseil consultatif sur les affaires de RCI et à le faire relever du ministre des Affaires étrangères, permettrait de contourner en partie cette difficulté. Toutefois, elle n'améliorera pas le financement actuellement insuffisant de RCI. Il ne faut pas oublier que le Canada est le seul pays industrialisé du G-7 à avoir radicalement réduit son programme de diffusion à l'étranger depuis quelques années. D'autres radiodiffuseurs, surtout en Europe, se bousculent pour acheter les heures-émetteur maintenant disponibles sur les émetteurs de l'ex-Union soviétique et des pays d'Europe de l'Est.

Plus de 125 organismes diffusent sur ondes courtes à l'échelle internationale. Il serait instructif de comparer leurs ressources financières. En dollars canadiens, Voice of America a un budget de 630 millions; le service international de la BBC, un budget de 360 millions et 3 400 employés; Radio-France Internationale, un budget de 105 millions. Radio Nederland des Pays-Bas, qui se comparent peut-être mieux au Canada, a, pour sa part, un budget de 57 millions de dollars canadiens et 419 employés.

Voici comment M. Hargreaves entrevoit l'avenir de RCI si l'on s'en tient au financement actuel:

Pour l'année financière que nous venons d'entamer avec un budget de 15,2 millions \$, nous profiterons encore de l'exemption sur les cotisations de l'employeur à la caisse de retraite.

Toutefois, pour continuer dans ces circonstances, nous avons tout de même dû diminuer le nombre d'heures-émetteur, abandonner certaines fréquences sur lesquelles nous diffusons [...] La prochaine année s'annonce encore plus sombre. Le congé de la caisse de retraite arrivera à sa fin. Nous devons recommencer à verser les cotisations — près de trois quarts de millions de dollars par an — et absorber des compressions budgétaires de 20 p. 100. En dollars, cela veut dire que l'an prochain nous recevrons presque 3,5 millions \$ de moins que prévu. Si rien n'est fait pour remédier à cette situation, RCI sera obligé d'abandonner plusieurs langues de diffusion, de licencier, et d'éliminer le service de rediffusion aux réseaux nationaux des pays cibles. [...] Cela voudrait dire également que le Canada perdrait à tout jamais certaines fréquences ondes courtes internationales qui lui sont réservées. Enfin, les ententes de relais à long terme conclues de bonne foi avec plusieurs radiodiffuseurs internationaux étrangers pourraient être compromises. [2:9]

Selon le Comité, l'ancienne structure organisationnelle de RCI au sein du gouvernement a abouti à une sous-évaluation des services qu'il fournit. Le Comité a reçu de nombreuses lettres l'affirmant sans détour, mais M. Gwiazda est celui qui a le mieux exposé la situation et avec le plus de tact:

Avant les coupures budgétaires de 1991, RCI représentait un service qui ne coûtait vraiment pas cher. Pour 75 cents par année par Canadien, le prix d'une tasse de café, nous avons un service grâce auquel les Canadiens pouvaient entendre des nouvelles du pays n'importe où à l'étranger, un service qui parlait de nous aux autres pays en 14 langues. C'était un service réputé, et selon les sondages, seule la BBC dépassait RCI en popularité. Malgré nos faibles ressources budgétaires, l'impact que nous avions était extraordinaire. [3:6]

L'Association des exportateurs canadiens a déclaré, pour sa part:

Bien consciente qu'il est important de réduire le déficit, l'Association soutient que RCI a subi plus que sa part de coupures. RCI offre un service de premier plan qui doit être maintenu de façon, à tout le moins, à conserver les fréquences internationales que possède le Canada. Si nous abandonnons ces fréquences, elles seront occupées par des « concurrents » et il sera impossible

de les récupérer. De même, nous croyons que RCI devrait recevoir les ressources nécessaires pour continuer de respecter ses engagements internationaux envers les diffuseurs étrangers au sujet des échanges réciproques de temps d'antenne.

[...] RCI a fait beaucoup, malgré des ressources limitées, pour susciter l'intérêt de la communauté internationale pour le Canada. Il importe qu'il poursuive son travail pour soigner l'image de marque du Canada et faire connaître les aspects commerciaux du Canada et la qualité de ses produits, services et technologies. Les compressions budgétaires compromettent l'avenir de RCI. C'est pourquoi nous demandons instamment au Comité de recommander la prestation de ressources suffisantes pour assurer le maintien des services internationaux durant la période critique qui vient, en vue de rétablir et d'étendre les services dans l'avenir.

Plus direct, M. Spicer a recommandé:

[...] de tripler le budget [...] Je crois qu'il faut cesser de tergiverser [...] Le service mérite un appui massif. RCI ne devrait pas recevoir quelques miettes, mais une somme de 45 à 50 millions de dollars.

En somme, le Comité estime que RCI est géré efficacement malgré les contraintes budgétaires et qu'il constitue un investissement judicieux mais sous-financé.

Le Comité recommande que le gouvernement ordonne au ministère des Affaires étrangères et du Commerce international du Canada de rétablir le financement de Radio Canada International à son niveau de 1990. Le financement devrait être suffisant pour permettre de reprendre la diffusion dans les sept langues abandonnées en 1991 et de recommencer à diffuser en Europe centrale et au Japon.

Le Comité estime aussi qu'il faut modifier les modalités de financement actuelles afin de faciliter la planification des services. Il conclut que les cadres et employés de RCI ont besoin d'échéances budgétaires plus longues.

Le Comité recommande que le gouvernement ordonne au ministère des Affaires étrangères et du Commerce international du Canada de renouveler l'entente avec la Société Radio-Canada, afin d'assurer le plus tôt possible le

financement de Radio Canada International. La nouvelle entente devrait durer cinq ans et être renouvelable annuellement à la date anniversaire afin que les gestionnaires de RCI puissent bénéficier d'une planification quinquennale renouvelable pour les activités de RCI et la mise en oeuvre de ses stratégies.

Un aspect du service international de la SRC est digne de mention, bien qu'il ne nécessite pas une action immédiate du gouvernement: en vertu de la loi, la SRC est obligée de fournir un service international. Le paragraphe 46(2) de la *Loi sur la radiodiffusion* lui impose de le faire; c'est la loi. À l'échéance de l'entente actuelle entre le Ministère et la SRC (prévue pour la fin de l'année financière 1995-1996), si le ministre des Affaires étrangères se voyait contraint de ne pas la renouveler à cause de certaines circonstances nouvelles, la SRC serait tenue par la *Loi sur la radiodiffusion* d'assurer le service, du moins selon ce qu'en comprend le Comité. Il est inutile de modifier la *Loi sur la radiodiffusion* pour créer une obligation qui existe déjà.

Il faut également souligner que, aux termes de ce même paragraphe 46(2) de la Loi, le gouverneur en conseil peut donner des «instructions» à la SRC sur la prestation du service international. En conséquence, le Comité conclut que si la SRC devait continuer à refuser de financer RCI, et si les fonds nécessaires ne pouvaient provenir du budget des Affaires étrangères, le gouverneur en conseil pourrait alors décider d'ordonner à la SRC de financer RCI pour se conformer à ses obligations en vertu du paragraphe 46(2).

LISTE DES RECOMMANDATIONS ET SUIVI

1. Le Comité recommande que le gouvernement demande à la Société Radio-Canada de réexaminer, de concert avec le ministère des Affaires étrangères et du Commerce international du Canada, le mandat de son service international de radiodiffusion afin de le préciser et de le renforcer. Dans le cadre de cet examen, on envisagerait d'obliger Radio Canada International à réaliser des émissions en anglais et en français pour diffusion dans toutes les régions autorisées du globe, en donnant priorité aux régions qui couvrent des pays comme le Japon, l'Allemagne, et la Chine.
2. Le Comité recommande que le gouvernement maintienne l'organisation actuelle, à savoir que le ministère des Affaires étrangères et du Commerce international du Canada assume les frais de Radio Canada International et que la Société Radio-Canada fournisse les ressources humaines et techniques nécessaires pour permettre à Radio Canada International d'atteindre ses objectifs.
3. Le Comité recommande que le gouvernement ordonne au ministère des Affaires étrangères et du Commerce international du Canada de faire relever le directeur exécutif de RCI directement du Ministre.
4. Le Comité recommande que le gouvernement ordonne au ministère des Affaires étrangères et du Commerce international du Canada de créer auprès de Radio Canada International un conseil consultatif formé de neuf Canadiens spécialisés dans les affaires, le commerce ou les communications sur le plan international. Des postes du conseil pourraient être attribués à des représentants de l'Association canadienne des radiodiffuseurs, des *Friends of Broadcasting*, de l'Association des exportateurs canadiens, de la Chambre de commerce du Canada, du Conseil canadien des chefs d'entreprise et de l'Association de l'industrie touristique du Canada. Ce conseil aurait le mandat de faire connaître les services de RCI aux Canadiens d'ici et disposerait d'un budget à cette fin. Il ferait régulièrement rapport au Ministre.
5. Le Comité recommande que le gouvernement ordonne au ministère des Affaires étrangères et du Commerce international du Canada de rétablir le financement de Radio Canada International à son niveau de 1990. Le financement devrait être suffisant pour permettre de reprendre la diffusion dans les sept langues abandonnées en 1991 et de recommencer à diffuser en Europe centrale et au Japon.
6. Le Comité recommande que le gouvernement ordonne au ministère des Affaires étrangères et du Commerce international du Canada de renouveler

l'entente avec la Société Radio-Canada afin d'assurer le plus tôt possible le financement de Radio Canada International. La nouvelle entente devrait durer cinq ans et être renouvelable annuellement à la date anniversaire, afin que les gestionnaires de RCI puissent bénéficier d'une planification quinquennale renouvelable pour les activités de RCI et la mise en oeuvre de ses stratégies.

Le Comité a l'intention d'assurer le suivi de ces recommandations auprès du gouvernement. En février 1995, le Comité invitera le ministre des Affaires étrangères et les hauts fonctionnaires à y répondre et à lui indiquer les mesures prises ou prévues (ainsi que l'échéancier de leur mise en oeuvre) par le ministère à cet égard.

ANNEXE A: LISTE DES TÉMOINS

Liste des personnes qui sont venues témoigner devant le comité, avec le numéro et la date du fascicule dans lequel sont reproduits leurs propos.

Fascicule	Date	Témoins
2	19 avril 1994	<i>De Radio Canada International</i> Terry Hargreaves, Directeur exécutif Allan Familiant, Directeur de programme Jacques Boulianne, Directeur de l'ingénierie <i>De la Société Radio Canada</i> Michael McEwen, vice-président principal, Services radiophoniques
3	20 avril 1994	<i>De la Coalition pour la restauration du financement intégral de Radio Canada International</i> Wojtek Gwiazda, Porte-parole Maggie Akerblom, Membre Sheldon Harvey, Président du Club canadien international DX Andrew Simon, Ancien directeur-général de Radio Canada International <i>Du ministère des Affaires étrangères</i> Kevin O'Shea, Direction générale d'assistance à l'Europe centrale et l'Europe de l'Est

- 3 20 avril 1994 (suite) *De Radio Canada International*
- Terry Hargreaves, Directeur exécutif
- 4 27 avril 1994 Professeur Florian Sauvageau, Département des communications, Université Laval
- Professeur Howard Aster, Département des sciences politiques, Université McMaster
- Du ministère des Affaires étrangères*
- Peter Lloyd, Directeur-général, Communications
- Garrett Lambert, Sous-ministre adjoint, Section de la gestion ministérielle
- Du Conseil international d'études canadiennes*
- Alain Guimond, Directeur exécutif
- 6 7 juin 1994 Keith Spicer

ANNEXE B: LISTE DES SOUMISSIONS ÉCRITES

Association des exportateurs canadiens

Ottawa

Canada

Conseil canadien des chefs d'entreprise

Ottawa

Canada

ANNEXE C: LISTE DES LETTRES REÇUES PAR LE COMITÉ

- | | | |
|-----|--|------------------|
| 1. | M. David Cole
Baxley, GA | États-Unis |
| 2. | M. Steven C. Biczak
Wayne, New Jersey | États-Unis |
| 3. | M. Charles Gaharan
Thibodaux, LA | États-Unis |
| 4. | M ^{me} Irene Kamchen
German-Canadian Congress
Ottawa, Ontario | Canada |
| 5. | M. Charles A. Grove
Cleveland, Ohio | États-Unis |
| 6. | M. Robert M. Rabe
Phoenix, Arizona | États-Unis |
| 7. | M. Richard E. Hankison
Prairie Village, Kansas | États-Unis |
| 8. | M ^{me} Leslie Edwards
Doylestown, PA | États-Unis |
| 9. | M. Alvan S. Harris
Green Island, Dunedin, | Nouvelle-Zélande |
| 10. | M ^{me} Anne Fanelli
Elma, New York | États-Unis |
| 11. | M. Harold Sellers
Newmarket, Ontario | Canada |
| 12. | M. Alan Drexler
La Grange, Georgia | États-Unis |
| 13. | M. Kurt Aach
Senneville, Québec | Canada |
| 14. | Rev. Howard Box
Oak Ridge, Tennessee | États-Unis |

- | | | |
|-----|--|-------------------|
| 15. | M. B. Cooley
Victoria, Colombie-Britannique | Canada |
| 16. | M. Alexander Sennecke
Ottawa, Ontario | Canada |
| 17. | M ^{me} Gigi Lytle
Lubbock, Texas | États-Unis |
| 18. | M. Stephen Marlow
Cranbrook, Colombie-Britannique | Canada |
| 19. | M. E. Bruce Udle
Dorval, Québec | Canada |
| 20. | M. Uwe Harnack
Toronto, Ontario | Canada |
| 21. | M. Marc Grenon
Prince George, Colombie-Britannique | Canada |
| 22. | Membres exécutifs de la HUB
Emerald Park, Saskatchewan | Canada |
| 23. | M ^{me} Janice Laws
Côte-Saint-Luc, Québec | Canada |
| 24. | M. German Albornoz Pellecer
Guatemala | Amérique centrale |
| 25. | M. Ron Williams
Cornwall | Royaume-Uni |
| 26. | M. Günter Kastner
Salzburg | Autriche |
| 27. | M. Dwight L. Rideout
Brewer, Maine | États-Unis |
| 28. | Membres de la Estevan and District
German Freundschaft Society
Estevan, Saskatchewan | Canada |

- | | | |
|-----|--|------------|
| 29. | Membres de la German-Canadian
Association of Alberta | Canada |
| 30. | M. Michael Rochon
Fredericton, Nouveau-Brunswick | Canada |
| 31. | M. Patrick Stoddard
Arizona | États-Unis |
| 32. | M. Ken Wuschke
Colombie-Britannique | Canada |
| 33. | M. James Savage
Dallas, Texas | États-Unis |
| 34. | M. J.J. Moskau, journaliste
<i>Handelsblatt</i> , journal d'affaires allemand
Ottawa | Canada |



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
Ottawa, Canada K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communication Canada — Édition
Ottawa, Canada K1A 0S9



First Session
Thirty-fifth Parliament, 1994

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

Transport and Communications

Chairman:
The Honourable DONALD H. OLIVER

Wednesday, June 22, 1994

Issue No. 9

Third Proceedings on:
Report of the National Transportation
Act Review Commission

APPEARING:
The Honourable Doug Young
Minister of Transport Canada

WITNESSES:
(See back cover)

Première session de la
trente-cinquième législature, 1994

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

Transports et des communications

Président:
L'honorable DONALD H. OLIVER

Le mercredi 22 juin 1994

Fascicule n° 9

Troisième fascicule concernant:
Rapport de la Commission d'examen
de la Loi sur les transports nationaux

COMPARAÎT:
L'honorable Doug Young
Ministre du Transports Canada

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable DONALD H. OLIVER, Q.C., *Chairman*

The Honourable M. Lorne Bonnell, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams	* Lynch-Staunton
Atkins	(or Berntson)
Davey	Petten
Eyton	Roberge
* Fairbairn (or Molgat)	Spivak
Forrestall	Thériault
Johnson	

* *Ex Officio Members*

(Quorum 4)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable DONALD H. OLIVER, c.r.

Vice-Président: L'honorable M. Lorne Bonnell

et

Les honorables sénateurs:

Adams	* Lynch-Staunton
Atkins	(ou Berntson)
Davey	Petten
Eyton	Roberge
* Fairbairn (ou Molgat)	Spivak
Forrestall	Thériault
Johnson	

* *Membres d'office*

(Quorum 4)

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Wednesday, June 22, 1994
(11)

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, met this day, in Room 356-S, at 3:46 p.m., the Chairman, the Honourable Senator Donald H. Oliver, Q.C., presiding.

Members of the Committee present: The Honourable Senators Adams, Atkins, Bonnell, Davey, Forrestall, Johnson, Oliver, Petten, Roberge, Spivak and Thériault. (11)

Other Senators present: The Honourable Senators Carney, Gustafson, Robertson and St. Germain. (4)

In attendance: Mr. John Christopher and Mr. Dan Shaw from the Research Branch of the Library of Parliament.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference of March 17, 1994, the Committee continued its study on the report of the National Transportation Act Review Commission.

APPEARING:

The Honourable Doug Young, Minister of Transport Canada

The Minister made a statement and answered questions.

At 5:04 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

Le greffier du comité
Tonu Onu
Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

OTTAWA, le mercredi 22 juin 1994
(11)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 15 h 46, dans la salle 356-S, sous la présidence de l'honorable sénateur Donald H. Oliver, c.r., (*président*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Atkins, Bonnell, Davey, Forrestall, Johnson, Oliver, Petten, Roberge, Spivak et Thériault. (11)

Autres sénateurs présents: Les honorables sénateurs Carney, Gustafson, Robertson et St. Germain. (4)

Également présents: MM. John Christopher et Dan Shaw, du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

En conformité avec l'ordre de renvoi du 17 mars 1994, le comité poursuit son étude du rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux.

COMPARAÎT:

L'honorable Doug Young, ministre de Transports Canada.

Le ministre fait un exposé, puis répond aux questions.

À 17 h 04, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

EVIDENCE

OTTAWA, Wednesday, June 22, 1994

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 3:46 p.m. to continue its study on the report of the National Transportation Act Review Commission, entitled *Competition in Transportation, Policy and Legislation in Review*.

Senator Donald H. Oliver (Chairman) in the Chair.

The Chairman: Honourable senators, we are lucky to have as a special witness today the Minister of Transport, the Honourable Doug Young. Mr. Minister, we extend to you a very warm welcome. So far this session, our committee has not had any legislation referred to it. However, we are engaged in a number of transport-related studies.

We have also had the benefit of reading your June 3, Thunder Bay speech, *New Directions for Transportation: A Reality Check*. We have heard you on CBC Radio, and have read many of your presentations in the other place.

Today we look forward to hearing some of your views on your vision for transport in Canada, and a number of us have a series of questions we would like to ask on transportation issues. Therefore, let me say again, welcome, and the floor is yours. We will be asking you some questions following your presentation.

The Honourable Doug Young, Minister of Transport: Thank you very much, Mr. Chairman. I am very pleased to be here, and as I indicated to Senator Robertson, I was looking forward to my first invitation to meet with senators, probably because I know more people in the Senate than I do in the House of Commons. In any event, it is a pleasure to be here.

I do not intend to make any lengthy opening statement. Let me just state as briefly as I can where I think we are, and where we believe we have to go.

In my view, there is a situation in Canada, at least in the transport sector, that requires very serious decisions to be made so that we can move with some orderly transition towards the 21st century in defining an integrated transportation system that can support, we hope, a recovering and eventually a strong economy.

There is a belief, I think, that a lot of what we have achieved has outlived its usefulness. There is a great deal of emotion involved, of course, in dealing with some of the issues, such as rail and lighthouses, et cetera, which are areas of Canadian transportation activities that, over hundreds of years, have come to mean a great deal to Canadians, and certainly as a New Brunswicker I have no difficulty in identifying with those people

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mercredi 22 juin 1994

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 15 h 46 pour poursuivre son étude du rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, intitulé *La Concurrence dans les transports: regard sur la politique et la législation*.

Le sénateur Donald H. Oliver (président) occupe le fauteuil.

Le président: Honorables sénateurs, nous avons la chance d'accueillir comme témoin spécial aujourd'hui le ministre des Transports, l'honorable Doug Young. Monsieur le ministre, nous vous souhaitons chaleureusement la bienvenue. Jusqu'à maintenant, au cours de la présente session, aucun projet de loi n'a été renvoyé à notre comité. Toutefois, nous avons plusieurs études en cours qui ont trait au transport.

Nous avons aussi pu bénéficier de la lecture du discours que vous avez prononcé, le 3 juin, à Thunder Bay, soit *Nouvelles orientations pour les transports*. Nous vous avons entendu à la radio de Radio-Canada et avons lu nombre des exposés que vous avez présentés à l'autre endroit.

C'est avec plaisir que nous attendons de connaître aujourd'hui quelques-unes de vos idées sur l'avenir du transport au Canada, et certains d'entre nous ont une série de questions qu'ils aimeraient poser à propos du domaine. Je vous souhaite donc la bienvenue, encore une fois, et je vous cède la parole. Nous allons vous poser quelques questions après votre exposé.

L'honorable Doug Young, ministre des Transports: Merci beaucoup, Monsieur le président. Je suis très heureux de me trouver ici et, comme je l'ai dit à Le sénateur Robertson, j'avais hâte de recevoir ma première invitation de la part des sénateurs, probablement parce que je connais plus de gens au Sénat qu'à la Chambre des communes. De toute façon, je suis heureux d'être ici.

Je n'ai pas l'intention de faire une longue introduction. Permettez-moi seulement d'exprimer le plus brièvement possible où nous nous trouvons, à mes yeux, et où nous croyons devoir aller.

À mes yeux, la situation au Canada, du moins dans le secteur des transports, exige que l'on prenne des décisions très sérieuses pour que la transition vers le XXI^e siècle se fasse avec quelque peu d'ordre, l'idée étant de définir un réseau de transport intégré qui peut soutenir, espère-t-on, une économie en période de reprise qui finira par être forte un jour.

Il me semble qu'une bonne partie de ce que nous avons réalisé est maintenant jugée désuète. Il y a une bonne part de sentiment qui entre en jeu, bien sûr, quand il est question d'éléments du réseau des transports au Canada — les chemins de fer, les phares, et cetera — qui, au fil de centaines d'années, ont fini par acquérir une signification particulière pour les Canadiens. Certes, comme je suis originaire du Nouveau-Brunswick, je n'ai aucune difficulté

[Texte]

who understand what navigational aids and lighthouse keepers mean to communities and to our culture and our heritage.

Of course, the railway has become a thing of the past in two of our provinces in Atlantic Canada, and there is a very tenuous situation in the other two in that respect. Therefore, there is room for some transition. The question is whether or not we, as a country, will plan an orderly transition, or go the way of the one-horse sleigh. In other words, just letting the system run itself right into the ground and, on an ad hoc basis, as has already occurred, we will see rail abandonment, changes in service, abandonment of various kinds of services, bankruptcies in the private sector, et cetera.

This is not a phenomenon that is unique to Canada. However, because of our geography and our very unusual population characteristics, we have, perhaps, taken longer than most to come to grips with the situation. Therefore, what we must aim at doing is articulate a coherent strategy that will result in an affordable, integrated, multi-modal transportation system. However, that is a lot easier to say and to formulate than it is to accomplish. It seems that everywhere I go in the country, the ghosts of former transport ministers haunt me. People talk to me about Mazankowski, about Axworthy, about Pepin — going back nearly to the turn of the century. But with the exception of those people in the transportation industry who have a long memory, transport ministers tend to come and go, so I have no illusions about attaching any particular importance to my vision on what we are attempting to do. It is more a question of where we are as a country, and how we are to effect the changes that are required, either by having them imposed upon us by forces beyond our control, or just letting them happen.

Having said that, Mr. Chairman, I think I would much prefer now to answer any question that senators might have. As I have indicated to you, although the advance notice gave me some indication that the questioning would probably revolve around some bilateral air agreements with the United States and the question of the lighthouse destaffing, from my point of view there is nothing off limits. I am more than happy to share my views with senators on whatever matters relating to transportation they may wish to raise.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Minister. I will start the questioning, if I may. In connection with its order of reference from the Senate last year before the election, this committee had planned to go to the United States to have talks with senators and senior air officials in relation to the "open-skies" bilateral talks. You have made it clear that there will be no formal resumption of those talks, nor formal negotiations, but that possibly you may have some exploratory talks that you have described as being somewhat low key. Can you tell us why this change has occurred, and in what direction do you see these talks going, and when. Then I will have a couple of other questions in relation to that matter.

[Translation]

à m'identifier à ces gens qui comprennent la place qu'occupent les aides à la navigation et les gardiens de phare dans nos collectivités, dans notre culture et dans notre patrimoine.

Bien sûr, les chemins de fer sont déjà chose du passé dans deux de nos provinces de l'Atlantique au Canada, et la situation à cet égard est très précaire dans les deux autres. Il y a donc une certaine transition qui peut se faire. Il reste à savoir si nous voulons, en tant que pays, prévoir une transition qui se fera de manière ordonnée ou nous engager dans la voie de la désuétude. Autrement dit, laissons simplement le réseau dépérir, et il y aura, de temps à autre, comme nous l'avons déjà vu, des voies abandonnées, des services modifiés, divers services abandonnés, des faillites dans le secteur privé, et cetera.

Ce n'est pas un phénomène qui est propre au Canada. Tout de même, en raison de notre géographie et de nos caractéristiques démographiques très inhabituelles, nous avons peut-être pris plus de temps que la plupart des autres pays à prendre conscience de la situation. Il nous faut donc chercher à articuler une stratégie cohérente qui débouchera sur un réseau de transport intégré, qui combine divers modes de transport et demeure abordable. Tout de même, il est beaucoup plus facile de dire une telle chose, de la formuler, que de l'accomplir. Il me semble que partout où je vais au pays, le spectre des anciens ministres des Transports me hante. Les gens me parlent de Mazankowski, d'Axworthy, de Pepin — en remontant presque au tournant du siècle. Si on excepte tout de même les gens du domaine des transports qui ont la mémoire longue, la carrière de ministre des Transports est éphémère; je n'ai donc pas d'illusion quant au fait que ma vision de ce que nous cherchons à faire aurait une importance toute particulière. Il s'agit plus de savoir où nous en sommes en tant que pays et comment nous allons susciter les changements qui sont nécessaires, soit en laissant des forces qui échappent à notre volonté nous les imposer, soit en laissant tout simplement les choses suivre leur cours.

Cela étant dit, Monsieur le président, j'aimerais beaucoup mieux répondre maintenant aux questions que les sénateurs pourraient bien poser. Comme je vous l'ai fait savoir, même si l'avis que j'ai reçu m'a donné l'idée que les questions tourneraient probablement autour des accords aériens bilatéraux conclus avec les États-Unis et de la question de l'élimination du personnel dans les phares, j'estime qu'il n'y a rien de sacré. Je me ferai un plaisir de partager avec les sénateurs mes idées sur les questions qu'ils veulent bien soulever à propos du domaine des transports.

Le président: Merci beaucoup, Monsieur le ministre. Je vais entamer la période de questions, si vous permettez. En rapport avec l'ordre de renvoi que le Sénat lui a donné l'an dernier avant les élections, le comité ici présent avait l'intention de se rendre aux États-Unis pour s'entretenir avec des sénateurs et des hauts placés du secteur aérien concernant les pourparlers bilatéraux associés à l'accord «Ciel ouvert». Vous avez affirmé sans équivoque que ces pourparlers ne reprendront pas, qu'il n'y aura pas de négociation officielle, mais que vous allez peut-être tenir certaines discussions exploratoires que vous avez qualifiées de discrètes. Pouvez-vous nous dire la raison de ce changement et l'orientation que ces pourparlers doivent prendre, selon vous, et

[Text]

Mr. Young: First of all, let me tell you that I am very superstitious. We have been through twelve rounds of bilateral air negotiations in the past number of years, with formal negotiation arrangements. If I am to enter into a thirteenth round, I want to have a pretty good chance of coming out of it.

Just to put the whole subject in context, in one major public appearance, but also in various other ways, Ambassador Blanchard, the United States' ambassador to Canada, had indicated his very considerable interest in improved air connections between Canada and the United States. Because of that, the level of expectation rose pretty dramatically. Of course we have a number of airport communities and associations who, for all kinds of reasons, are very interested in developing better situations with respect to access and egress by air to the south.

Therefore, within the context of the NAFTA tri-lateral meetings in Washington, Secretary Pena and I had a bilateral meeting and, for all kinds of reasons, we agreed that we should dampen expectations in terms of setting a timeframe and stating categorically that we would be coming out with specific results. There was also a suggestion made that we look at our bottom lines because, after all of these negotiations, the Americans know what they are looking for in these agreements, and we know what we need to get in the agreements. The upshot was that we agreed that we would look carefully at whether or not there is sufficient common ground to move into a more formal negotiating stance, and that is what we are presently exploring. Therefore, although the ongoing talks are low key, they are taking place at very high levels in our respective departments.

Subsequent to our meeting in Washington, I recently met again with Secretary Pena in France, when we were both there for the meeting of transport ministers from Europe, and again we expressed our hope that we would be able to find sufficient common ground.

Senator, perhaps I might very quickly review for you what we think is essential. There are very conflicting kinds of interests here. Perhaps, as an example, I might use the specific situation of Ottawa. There is no doubt that the airport community here, the business community, the tourism industry, are looking for substantially increased connections into the United States.

It has been my experience, and I think it is a legitimate situation, that when you enter into negotiations with representatives of the United States of America, you do not go in looking for a win; you look to survive. I am not naive about these things. I think that when I sit down with this huge air industry that exists in the United States, I am well aware that, right now, they already have well over 60 per cent of our traffic.

Whatever we do must take into account the thousands of employees at Canadian Airlines International, as well as the thousands at Air Canada, people whom we hope we have been

[Traduction]

quand ils auront lieu. Ensuite, je vous poserai quelques questions encore à ce sujet.

M. Young: D'abord, permettez-moi de vous dire que je suis très superstitieux. Nous avons traversé déjà 12 volets de négociations bilatérales sur l'espace aérien depuis quelques années, sans qu'un accord officiel ait été conclu. Si je dois entreprendre un treizième volet, je tiens à ce que mes chances d'en sortir soient assez bonnes.

Situons le sujet dans son contexte. Au cours d'une sortie importante en public, mais aussi de diverses autres façons, l'ambassadeur Blanchard, ambassadeur des États-Unis au Canada, a manifesté un intérêt très marqué pour l'amélioration des rapports entre le Canada et les États-Unis dans le domaine aérien. En raison de ce fait, il y a eu une augmentation assez marquée des attentes à ce sujet. Bien sûr, il y a un certain nombre de groupements et d'associations «aéroportuaires» qui, pour toutes sortes de raisons, aimeraient beaucoup améliorer la situation en ce qui concerne la circulation aérienne vers le sud.

Dans le contexte des réunions trilatérales portant sur l'ALÉNA à Washington, le secrétaire Pena et moi-même avons eu une réunion bilatérale et, pour toutes sortes de raisons, avons convenu d'atténuer les attentes quant à un délai précis et à l'idée d'affirmer catégoriquement qu'il y aurait tel ou tel résultat. L'idée a aussi été avancée qu'il nous fallait regarder ce qui nous importait dans le dossier, car, au bout de toutes ces négociations, les Américains savent ce qu'ils veulent tirer de ces accords, et nous savons ce que nous voulons obtenir de ces accords. Le résultat de tout cela a été que nous avons convenu qu'il fallait étudier soigneusement le dossier pour savoir si nous nous entendions assez bien pour officialiser les négociations, et c'est l'idée que nous explorons à l'heure actuelle. Par conséquent, bien que les pourparlers soient discrets, ils font intervenir des personnages très hauts placés de nos ministères respectifs.

Après notre réunion à Washington, j'ai rencontré le secrétaire Pena de nouveau — il y a peu de temps, cette fois, en France — à l'occasion d'une réunion des ministres des Transports d'Europe. Encore une fois, nous avons affirmé notre espoir de trouver suffisamment de points en commun.

Sénateur, je pourrais vous faire un résumé très rapide de ce qui nous paraît essentiel. Il y a des intérêts très contradictoires qui sont en jeu ici. Je devrais peut-être utiliser la situation particulière d'Ottawa pour exemple. Il ne fait aucun doute que les gens du domaine aéroportuaire, du milieu des affaires et du tourisme, ici, veulent resserrer considérablement les liens avec les États-Unis.

Selon mon expérience — et la situation me paraît légitime — quand on entame des négociations avec les représentants des États-Unis d'Amérique, on ne cherche pas la victoire; on cherche à survivre. Je ne suis pas naïf à propos de ces choses. Je sais que quand j'arrive à la table de négociation avec les représentants de cet énorme secteur aérien qui existe aux États-Unis, je sais très bien qu'ils ont déjà plus de 60 p. 100 de notre trafic aérien.

Quoi que nous fassions, nous devons tenir compte des milliers d'employés des Lignes aériennes Canadien International, et des milliers qui se trouvent à Air Canada, gens que nous espérons

[Texte]

able to assist by disentangling the litigation in which they were involved when I first took over my responsibilities at the Department of Transport. On the other hand, there is this legitimate expectation on the part of cities and communities that they should have better air connections.

Whatever we do, we are aware that there must be a period of transition during which the interests of Canadian carriers are protected. We would like to have access to some specific situations in the United States, and the Americans must be interested in other areas of Canada other than Toronto. We think that there must be a *quid pro quo* that is rational.

I also might point out that I am very fortunate in that Canadian Airlines International and Air Canada have accepted this settlement. I met with both Mr. Harris and, at the time, Rhys Eyton — and now, of course, with Mr. Jenkins — and they both have been very gracious and understanding about my position. They have given us a reasonably coherent approach that they are both comfortable with, and again that is a step in the right direction when you consider the corporate history of both of these airlines over the last few years.

On the other hand, without getting into an analysis of the American situation, I do not think Secretary Pena is in quite as good a situation. The interests of the major American airline carriers are quite divergent, depending on how they are set up: in other words, what kind of access they have now, what kind of alliances they have with Canadian companies; where they are situated in the United States. They do not have a common approach, and I think Secretary Pena and his negotiators have to reflect that diversity of opinion. Therefore, there is a great deal to be taken into account.

The bottom line for the Government of Canada, it seems to me, is that we should do what is in the best interests of Canadians. We certainly have to take into account the interests of the major carriers. We have to take into account the interests of the airport communities, the cities and the various industries which feel that improved air connections would be useful to them, so it is a complex situation. There are some opportunities available, but the situation will still be extremely difficult.

There are thousands and thousands of bilateral air agreements in the world today, but the most complex and the most lucrative bilateral arrangement is between Canada and the United States.

The Chairman: What, specifically, will it take to get these negotiations off the rocks and started up again, and what are the main items for which Canada is holding out now?

Mr. Young: The main thing we want here in Canada is a period of transition. There has been talk about a set number of years, five or six years, and some people have said that perhaps we can do it in three. However, we want a transition period during which there are protections built in to ensure that our carriers do not get swallowed up. The situation exists at the moment where the Americans are very precise about what they want. As a negotiator, you know if you talk Winnipeg, or

[Translation]

avoir pu aider en démêlant le litige auquel ils étaient partie quand j'ai commencé mon mandat au ministère des Transports. Par ailleurs, il y a les villes et les collectivités qui s'attendent bien légitimement à pouvoir profiter de meilleures liaisons aériennes.

Quoi que nous fassions, nous savons qu'il doit y avoir une période de transition au cours de laquelle les intérêts des transporteurs canadiens devront être protégés. Nous aimerions avoir accès à certaines choses précises aux États-Unis, et les Américains doivent s'intéresser à d'autres endroits que Toronto au Canada. Nous croyons qu'il faut obtenir quelque chose de raisonnable en retour.

Je dois souligner que je suis aussi très chanceux, car les Lignes aériennes Canadien International et Air Canada ont accepté ce règlement. J'ai rencontré M. Harris et, à l'époque, Rhys Eyton — c'est M. Jenkins, maintenant, bien sûr — et les deux se sont révélés très bienveillants et ont bien compris ma situation. Ils nous ont donné une approche assez cohérente qu'ils acceptent bien et, encore une fois, c'est un pas qui est fait dans la bonne direction, si on songe aux antécédents de ces deux compagnies aériennes depuis quelques années.

Par ailleurs, sans s'engager dans une analyse de la situation américaine, je ne crois pas que la situation du secrétaire Pena soit tout aussi bonne. Les intérêts des grands transporteurs aériens aux États-Unis sont très divergents, suivant leur situation particulière. Autrement dit, cela dépend de l'accès qu'ils ont en ce moment, de la nature des alliances qu'ils ont conclues avec les entreprises canadiennes, de l'endroit où ils se situent aux États-Unis. Ils n'ont pas une approche commune, et le secrétaire Pena et ses négociateurs doivent tenir compte de cette diversité d'opinion. Par conséquent, ils doivent tenir compte de toute une foule de choses.

L'idée centrale pour le gouvernement du Canada, il me semble, est d'agir dans l'intérêt des Canadiens. Nous devons certainement tenir compte des intérêts des principaux transporteurs. Nous devons tenir compte des intérêts des aéroports, des villes et des divers secteurs qui croient que de meilleures liaisons aériennes leur seraient utiles. La situation est donc complexe. Il y a des possibilités, mais la situation demeurera extrêmement difficile.

Il existe des milliers et des milliers d'accords aériens bilatéraux dans le monde d'aujourd'hui, mais l'accord bilatéral le plus complexe et le plus profitable est celui qui lie le Canada et les États-Unis.

Le président: Que faudra-t-il, précisément, pour sortir ces négociations de l'impasse et quels sont les points principaux sur lesquels le Canada insiste aujourd'hui?

M. Young: La chose principale que nous voulons ici, au Canada, c'est une période de transition. Il a été question d'un nombre fixe d'années, cinq ou six ans, et certaines personnes ont affirmé que cela se ferait peut-être en trois ans. Tout de même, nous tenons à une période de transition au cours de laquelle nous allons mettre en place les mesures de protection nécessaires pour que nos transporteurs ne se fassent pas engloutir. En ce moment, les Américains disent très précisément ce qu'ils veulent. En tant

[Text]

Halifax, or Quebec, there is not a great deal of enthusiasm expressed by the Americans. If you do not mention Toronto, they will not talk to you.

On the other hand, when we talk about the United States, we are not talking about Denver, although Secretary Pena has a soft spot for Denver, except for its baggage-handling system. We tend to talk about Washington, so what is at stake here is that the Americans know exactly what they want.

You must understand that they have walked away from all of these negotiations, without exception. We have been at the table. They are the ones who have given up. What we have told them is that our situation is pretty well much the same as it was. We have asked them over and over, "Have you got anything that you feel you can come to the table with, and yet accommodate our concerns?" We have asked them to articulate their wishes. As a matter of fact, I have said to Secretary Pena, "Give me a page of your wishes, and I will give you a page of mine, and let's see if there is anything there. Let the negotiators do the negotiations, but let's find out if there is a foundation."

In a nut shell, what we are asking of them, and what they are asking of us, is to define very clearly what their bottom lines are, to see if there is enough there to put to the professional negotiators at the table and attempt to come to an agreement on it. In our case, of course, we will also be very reliant on advice from Air Canada and Canadian Airlines International. We want our airlines to feel comfortable with any such agreement, and we will also take into account the views of the airport communities.

The Chairman: I have a quick question on foreign ownership, and then I will open the questioning to other senators. In Canada, it is 25 per cent. The Americans are looking to raise that to 49 per cent. What is your view on that?

Mr. Young: The government will have to look at that whole question. Any questions of ownership, and not just in the airline industry, become very obviously questions of government policy. However, I do not think that that is a major issue at this point in terms of bilateral negotiations, and it is certainly not an issue that we are dealing with now. As you know, American Airlines has taken a stake in Canadian Airlines International, but at this stage that is not something that we are addressing in any substantive way.

The Chairman: Thank you very much.

Senator Roberge: There is a Presidential commission which recommended to the President that there be multilateral negotiations versus bilateral. What is your opinion on that?

Mr. Young: As I understand it, and I will be very forthright, I am not totally familiar with the concept that has been proposed, other than the fact that it would involve multilateral discussions on the basis of regions. Canada being the biggest region in the world, I think that the United States will stick with bilateral negotiations. We do not have any agreements or ongoing negotiations with any European or Asian country, such as the countries of the Pacific Rim, and that kind of thing.

[Traduction]

que négociateurs, si vous parlez de Winnipeg, de Halifax ou de Québec, les Américains n'affichent pas beaucoup d'enthousiasme. Si vous ne parlez pas de Toronto, ils ne vous parleront pas.

D'autre part, quand nous nous adressons aux Américains, nous ne parlons pas de Denver, même si le secrétaire Pena aime bien Denver, sauf pour ce qui touche la manutention des bagages. Nous avons tendance à parler de Washington. L'idée, ici, c'est que les Américains savent exactement ce qu'ils veulent.

Vous devez savoir que ce sont eux, sans exception, qui ont quitté la table des négociations dans tous les cas. Nous étions toujours à la table. C'est eux qui ont abandonné. Nous leur avons dit que notre situation demeurerait essentiellement pareille. Nous leur avons demandé et redemandé: «Êtes-vous prêts à proposer quelque chose qui tient compte de nos préoccupations?» Nous leur avons demandé d'articuler ce qu'ils souhaitaient. En fait, j'ai déjà dit au secrétaire Pena: «Donnez-moi une liste d'une page, je vous donnerai la mienne, et nous allons voir qu'est-ce qu'il en est. Laissons aux négociateurs le soin de négocier, mais regardons nous-mêmes s'il y a un fondement possible.»

En somme, ce que nous leur demandons, et ce qu'ils nous demandent, c'est de définir très clairement les résultats souhaités, pour voir si cela suffit pour déléguer des négociateurs professionnels et pour chercher à s'entendre. Dans notre cas, bien sûr, nous allons nous fier beaucoup aux conseils d'Air Canada et des Lignes aériennes Canadien International. Nous voulons qu'une telle entente soit acceptable aux yeux des compagnies aériennes, et nous allons également tenir compte du point de vue du secteur des aéroports.

Le président: Je vais poser rapidement une question sur la propriété étrangère dans le secteur, puis je vais laisser aux autres sénateurs le soin de poser leurs questions. Au Canada, les intérêts étrangers sont présents à raison de 25 p. 100. Les Américains veulent porter cela à 49 p. 100. Qu'en pensez-vous?

M. Young: Il va falloir que le gouvernement étudie toute cette question. Toute question relevant de la propriété, et non seulement dans le secteur aérien, relève manifestement du gouvernement. Toutefois, je ne crois qu'il s'agisse là d'un des enjeux principaux des négociations bilatérales. Il n'en est certainement pas question à l'heure actuelle. Comme vous le savez, *American Airlines* a acquis une partie des Lignes aériennes Canadien International, mais ce n'est pas une question que nous cherchons vraiment à approfondir pour le moment.

Le président: Merci beaucoup.

Le sénateur Roberge: Une commission présidentielle a recommandé au président la tenue de négociations multilatérales, plutôt que bilatérales. Quel est votre point de vue sur la question?

M. Young: Je serai très franc. Je ne connais pas parfaitement la proposition qui a été avancée, si ce n'est qu'elle prendrait la forme de discussions multilatérales mettant en jeu des «régions». Comme le Canada représente la plus grande région du monde, je crois que les États-Unis vont s'en tenir à des négociations bilatérales. Il n'y a pas d'entente ou de négociation en cours avec un pays d'Europe ou d'Asie, un pays de la région du Pacifique, par exemple.

[Texte]

I do not see the recommendation of the commission you speak of as being directed particularly towards us. I think that our arrangements with the U.S., generally speaking, could not be looked at in a multilateral way.

However, perhaps I might add to that senator, that I do not know how ICAO will deal with the proliferation of bilateral agreements that is occurring around the world. It is becoming a totally unworkable system. There are literally thousands of these agreements, and some of them are extremely complex. I do not know how you would unravel some of them, and believe me, the Department of Transport and this minister is not at all suggesting that I can do that. But it certainly is something we have to deal with.

However, I do not believe that the initiative which the Americans are considering will have any major impact on us at this point. I think the nature of our market, and the geography which that market involves will result in our two countries continuing to deal on a bilateral basis.

Senator Gustafson: Once you get your two pages down pat, maybe it will work out. Let us hope so. Would it help if the Prime Minister talked to the President and tried to get negotiations back on track, or is he holding out?

Mr. Young: Again, I am not sure how all of this works, I do not expect ever to be a member of the diplomatic corps. I do not see a lot of linkage. When I talk about negotiating with the Americans, I suppose it is because of my experience in other fields, but I have never gone into a negotiation where I expected to win. If I am up against a tough negotiator, I expect to try to get a fair deal. But unless both parties feel that they have been treated fairly, it will not work.

Also, as far as the Americans are concerned, because things usually work reasonably well with the Canadians, we are always on the second, third or fourth burner. Believe me, when I go to Washington to meet with Secretary Pena, I do not feel that he is waiting with bated breath to have bilateral talks with me. Indeed, it is rather a minor issue to them.

It is very important to us, and it is very important to many of our communities, so I am not diminishing it. However, I do not think it is necessary to have intervention at the highest levels. I really think it is a question of whether the people who are the players in these operations, be they airlines, communities, employees, and so forth, can find enough common ground to establish a *quid pro quo*.

There are some things we can do now, under existing bilateral agreements, that I think could be interesting. We have been holding back on that, just to make sure that when we do something, both countries appear to be doing it cooperatively. My relationship so far with the Americans on this matter has not been confrontational at all. It is more a question of: It is obviously

[Translation]

Je ne crois pas que la recommandation de la commission dont vous parlez nous vise particulièrement. À mes yeux, de façon générale, nos arrangements avec les États-Unis ne peuvent être situés dans un contexte multilatéral.

Toutefois, permettez-moi d'ajouter, sénateur, que je ne sais pas comment l'OACI composera avec la prolifération des accords bilatéraux qui se concluent dans le monde entier. Ça devient tout à fait impraticable. Il existe littéralement des milliers d'accords de cette nature, dont certains sont extrêmement complexes. Je ne saurais pas comment en démêler certains et, croyez-moi, le ministère des Transports et le ministre des Transports ne se disent pas capables de le faire. Tout de même, nous allons certainement devoir composer avec la chose.

Toutefois, je ne crois pas que le projet que les Américains envisagent aura d'impact majeur sur nous pour le moment. Étant donné la nature de notre marché et notre géographie, je crois que les deux pays vont continuer à favoriser les accords bilatéraux.

Le sénateur Gustafson: Si vous finissez par échanger les deux pages en question, les choses vont peut-être s'arranger. Nous l'espérons. Croyez-vous qu'il serait utile que le Premier Ministre parle au Président pour essayer de faire reprendre les négociations, ou encore tient-il bon pour montrer notre point de vue?

M. Young: Encore une fois, je ne sais pas comment tout cela fonctionne. Je ne pense pas jamais faire partie du corps diplomatique. Je n'y vois pas beaucoup de liens. Quand je parle de négociations avec les Américains — et je suppose que c'est mon expérience dans d'autres domaines qui me le fait dire — je n'ai jamais entamé de négociations où je m'attendais à gagner. Si je suis aux prises avec un négociateur coriace, j'essaie simplement d'obtenir un accord raisonnable. Si les deux parties estiment qu'elles n'ont pas été traitées équitablement, les choses n'aboutiront pas.

De même, pour ce qui touche les Américains, comme les choses vont habituellement assez bien avec les Canadiens, nous sommes toujours deuxième, troisième ou quatrième sur la liste. Croyez-moi, quand je me rends à Washington pour rencontrer le secrétaire Pena, je ne pense pas qu'il n'attendait que d'avoir l'occasion de tenir des pourparlers bilatéraux avec moi. C'est une question plutôt mineure à leurs yeux.

C'est très important pour nous, et c'est très important pour un grand nombre de nos collectivités; je n'essaie donc pas de minimiser la question. Toutefois, je ne crois pas qu'il soit nécessaire d'intervenir aux plus hauts échelons. Je crois vraiment qu'il faut plutôt savoir si les gens qui sont intéressés par l'affaire, c'est-à-dire les compagnies aériennes, les collectivités, les employés et ainsi de suite, peuvent se trouver suffisamment de points en commun pour en arriver à un échange.

Il y a certaines choses que nous pourrions faire dès maintenant, dans le contexte des accords bilatéraux existants, qui me paraissent intéressantes. Nous les gardons en réserve, pour nous assurer simplement qu'au moment où quelque chose se fait, les deux pays semblent le faire d'un commun accord. Il n'y a pas eu d'antagonisme du tout jusqu'à maintenant dans mes rapports avec

[Text]

broken, but not so badly that it really must be fixed. That is why I do not think there is any great, huge pressure out there to try to resolve the situation from the point of view of both administrations.

If there is anything to build on here, I want to repeat, while taking everything else into consideration, eventually, as a government we will have to look at what is in the national interest. And I believe that good airline connections with our major trading partner across all parts of the country, into all areas of the United States, is absolutely essential, and that is what we intend to strive for.

The Chairman: The U.S. ambassador spoke in Halifax earlier this week, and he remarked that it is assumed that a Canadian airline cannot fly directly from Ottawa to Washington.

Mr. Young: Mr. Blanchard is a great guy. I have known him for a long time. He is a great fan of Canada's. Quite frankly, I think that if Jimmy Blanchard were the Secretary of Transportation for the United States of America, I could probably cut a deal with him.

The Chairman: Or the President.

Mr. Young: He decided not to run in this election for some reason or other. I do not know what that was all about, and I will not get into it.

However, we went to Washington to the trilaterals, and he went through Baltimore. I was courageous enough to take a Challenger, so I went straight into Washington. He was obviously quite miffed at having to make the detour, and I do not blame him. I think he is also quite concerned about not being able to go back and forth directly to Detroit.

As I said, there is enormous opportunity in the airline business, but there is also great risk. Let's make sure we understand each other: When you are dealing with a giant in the airline industry such as the United States, they are not in business to play patty cake; they are in business to make some bucks and to operate, and if they have to chew us up to do it, they will do so. We just have to make sure that we are a big chunk to chew on when we reach the negotiating table.

Senator Gustafson: Mr. Minister, I want to thank you for appearing before the Senate committee. I represent the area of Saskatchewan that produces about 60 per cent of all the grain grown in Canada.

Mr. Young: Oh gosh, I would have thought you would be talking about potash.

Senator Gustafson: They haul a lot of that out of Saskatchewan, too. There has been some concern about a statement that you were reported to have made in the press that, by July of 1995, the subsidy known as the Crow benefit would be removed. Given the fact that the grain industry faced some transportation troubles this past spring as a result of the grain

[Traduction]

les Américains sur cette question. Il faut plutôt savoir une chose: la chose est manifestement brisée, mais pas au point où il faille vraiment la réparer. C'est pourquoi il n'y a pas, à mes yeux, de pression énorme, du point de vue des deux administrations, pour que la situation se règle.

S'il y a un élément sur lequel il faut s'appuyer, je le répéterai, en tenant compte de tout le reste, en bout de ligne, le gouvernement devra regarder s'il est dans l'intérêt national. Je crois, pour ma part, que l'existence de bonnes liaisons aériennes dans toutes les régions du pays avec notre principal partenaire commercial, et dans toutes les régions des États-Unis, sont absolument essentielles, et c'est ce à quoi nous aspirons.

Le président: L'ambassadeur américain a prononcé une conférence à Halifax cette semaine et a fait remarquer qu'une compagnie aérienne, il est présumé, ne peut passer directement d'Ottawa à Washington.

M. Young: Monsieur Blanchard est un bon diable. Je le connais depuis très longtemps. Il aime beaucoup le Canada. Pour être franc, je crois que si Jimmy Blanchard était secrétaire responsable des Transports des États-Unis d'Amérique, je m'entendrais probablement avec lui.

Le président: Ou s'il était président.

M. Young: Il a décidé de ne pas se présenter aux élections cette fois, pour une raison ou une autre. Je ne sais pas à quoi tout cela tenait, et je n'aborderai pas la question.

Tout de même, nous nous sommes rendus à Washington pour les pourparlers trilatéraux, et il est passé, lui, par Baltimore. J'ai eu le courage de prendre un Challenger; je me suis donc rendu directement à Washington. Il était manifestement très fâché d'avoir été obligé de faire le détour, et je le comprends bien. Je crois qu'il se préoccupe aussi beaucoup du fait de ne pas pouvoir faire directement un aller-retour à Detroit.

Comme je l'ai dit, le secteur aérien présente des possibilités énormes, mais aussi un risque considérable. Entendons-nous bien: quand on traite avec un géant de l'industrie aérienne comme les États-Unis, il faut savoir qu'ils n'entendent pas à rire; ils sont là pour faire de l'argent et pour fonctionner, et s'il faut qu'ils nous avalent pour le faire, ils vont le faire. Nous devons simplement être sûrs d'être trop gros pour être avalés quand nous arrivons à la table de négociation.

Le sénateur Gustafson: Monsieur le ministre, je tiens à vous remercier de comparaître devant le comité du Sénat. Je représente la région de la Saskatchewan, qui produit environ 60 p. 100 de toutes les céréales cultivées au Canada.

M. Young: Ça alors, j'aurais cru que vous auriez parlé de potasse.

Le sénateur Gustafson: Il y a aussi beaucoup de potasse qui sort de la Saskatchewan. Vous avez fait une déclaration, selon la presse, qui est une source de préoccupations: d'ici juillet 1995, la subvention dite du Nid-de-Corbeau sera éliminée. Étant donné que le secteur des grains fait face à des difficultés de transport depuis quelque temps en raison de la situation concernant la manutention

[Texte]

handling situation on the West Coast, this announcement came as quite a shocker to the farm community. That community has been concerned about this issue for some time now.

Let me give you some background of the dollars-and-cents issue that we are talking about here. With respect to wheat that is currently bringing in \$2.40 a bushel, if you were to remove the statutory Crow Rate, as you say, completely by July of 1995, that would put the return on a bushel of wheat around \$1.70, according to my numbers. In that event, there is just no way that we could put that wheat into the international marketplace. Were you misquoted? Were you in conflict with the Minister of Agriculture on this, or is that government policy?

Mr. Young: Senator, there must be a fourth alternative. I believe it is time to deal with these issues straight on. Producer panels have been working. I have read their preliminary drafts and preliminary reports, and I know what they are saying. I will let them speak for themselves.

What I said is that it is conventional wisdom that if the American Congress confirms the GATT arrangement, and if, in fact, GATT is implemented on July 1, 1995, which many people think it will be, depending on circumstances in various countries, that the regime in Canada will change, as will be the case in different ways in different countries.

What I was attempting to do, and obviously have not succeeded in the manner I would have liked, is to indicate clearly that it will soon be July 1, 1994. Therefore we have one year until the implementation of GATT, and there are legislative changes that must be made, and a number of other things that must take place. I am not saying that the quotations were wrong, or that my way of expressing myself is difficult to comprehend, but the message that I want to get out there is, first of all, that we are talking about Transport Canada's involvement in subsidy programs. We are talking about our responsibilities on an international law in dealing with GATT and NAFTA, depending on whether it is international trade or trade into the United States and Mexico. We are talking about a formula that I do not understand. The one thing I will admit candidly before this committee is that I do not understand the Crow Rate arrangements, or the WGTA. However, in that respect I feel that I am in good company, because I have talked about this subject to a great many people, and my experience is that there are not many of them who would be prepared to write their Ph.D on it, as the definitive thesis on how the Crow Rate functions, where it came from, and how it works.

In any case, what we want to signal is that what is significant in this issue is the method of payment that the producer's panel has been looking at, and that many others have been looking at it. Also, that at this point in time, Transport Canada would rather look at the practical implications of changing how we do this, rather than deal with the theory, taking into account per centages based on price that GATT has established where there is a formula — and obviously that is not all implemented in day one; there would be a long transition period. When you talk about the volume formulas, 21 per cent and all that kind of thing, we just do

[Translation]

du grain sur la côte Ouest, l'annonce a été tout un choc pour le monde agricole. La question le préoccupe depuis quelque temps.

Permettez-moi de vous donner une idée de l'argent dont il est question ici. Pour ce qui touche le blé, qui rapporte actuellement 2,40 \$ le boisseau, s'il fallait éliminer la subvention du Nid-de-Corbeau que prescrit la loi, comme vous le dites, d'ici juillet 1995, le boisseau rapporterait autour de 1,70 \$, selon mes calculs. À ce moment-là, il n'y a tout simplement aucune façon de mettre ce blé sur le marché international. Avez-vous été bien cité? Étiez-vous en conflit avec le ministre de l'Agriculture dans ce dossier ou est-ce la politique du gouvernement?

M. Young: Sénateur, il doit y avoir une quatrième option. Je crois que le moment est venu de s'attaquer directement à ces questions. Des comités de producteurs sont au travail. J'ai lu les versions préliminaires de leurs documents et de leurs rapports, et je sais ce qu'ils affirment. Je vais les laisser faire valoir leur point de vue eux-mêmes.

Ce que j'ai dit, c'est que, selon la sagesse populaire, si le Congrès américain confirme l'accord du GATT et si, de fait, le GATT est mis en oeuvre le 1er juillet 1995, ce qui devrait se produire selon de nombreuses personnes, suivant les circonstances propres à divers pays, le régime au Canada changera, comme ce sera le cas de diverses façons dans divers pays.

Ce que j'essayais de faire, et je n'ai manifestement pas réussi à le faire comme je l'aurais voulu, c'est de montrer clairement que le 1er juillet 1994 approche à grands pas. Nous aurons alors un an avant la mise en oeuvre du GATT, et il faut faire des modifications législatives et prévoir d'autres mesures. Je ne dis pas que j'ai été mal cité ou que ma façon de m'exprimer est difficile à comprendre, mais le message que je veux faire passer, c'est que nous parlons, d'abord et avant tout, des programmes de subvention auxquels Transports Canada participe. Nous parlons de nos responsabilités en droit international quand il est question du GATT et de l'ALÉNA, suivant qu'il s'agit du commerce international ou du commerce avec les États-Unis et le Mexique. Nous parlons d'une formule que je ne comprends pas. Il y a une chose que je vais admettre franchement au comité ici présent: je ne comprends pas comment fonctionne la subvention du Nid-de-Corbeau ni la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. Tout de même, je crois être en bonne compagnie à cet égard, parce que j'ai parlé de ce sujet à bon nombre de personnes et, selon ce que j'ai vu, il n'y en a pas beaucoup qui seraient prêts à faire leur thèse de doctorat là-dessus, quant à savoir vraiment comment la subvention du Nid-de-Corbeau fonctionne et d'où elle vient.

De toute façon, nous voulons signaler que ce qui est important dans le dossier, c'est le mode de paiement que le comité des producteurs étudie et que bien d'autres étudient. De même, au point où nous en sommes, Transports Canada aimerait mieux se pencher sur les répercussions concrètes d'une modification, plutôt que sur l'aspect théorique, compte tenu des pourcentages établis à partir du prix fixé par le GATT, là où il y a une formule — et, évidemment, tout n'entrerait pas en vigueur dès le premier jour; il y aurait une longue période de transition. Lorsqu'il s'agit des formules de volume, 21 p. 100 et toutes ces choses, nous ne le

[Text]

not know. If nothing were done between today and July 1, 1995, we really do not have a grip on how we would administer that program. In other words, we keep the \$600 million; Transport Canada continues to have the responsibility, and next year, if the implementation of GATT takes place, how do we physically handle the disbursement of that amount of money in an appropriate way?

We have been talking with Agriculture Canada, Minister Goodale, and so forth, as to how we might maintain the farm security net or support system, and that, of course, has been the subject of ongoing discussion among those who know far more about that subject than do I. I have consistently said that obviously the responsibility for supporting western grain farmers will lie with the Department of Agriculture, and I think they are very fortunate to have Ralph Goodale rather than Doug Young taking care of that, incidentally.

However, there can be no doubt that, after the onset of GATT, the role of Transport Canada will change very dramatically. What the Government of Canada decides to do, and what level of funding is available and how that is delivered, will be the responsibility of the government, the Minister of Finance, the Minister of Agriculture, et cetera, but we in Transport Canada are in the process of withdrawing from that program. I hope that we will be able to find a solution that is not terribly burdensome, worrisome or complex for the farming community; that we will be able to plan our way out of the present situation so that it would fit in with the implementation date of GATT. However, the conclusion that was drawn by the press that there would not be a penny available for the grain industry in the context of that \$600 million was certainly never a part of what I wanted to convey.

Senator Gustafson: My understanding is that, since 1983, there has been a statutory requirement in the Western Grain Transportation Act that establishes some responsibility to the agricultural community in terms of dollars and cents, and that that just could not be eliminated. I am glad to hear today that the position you are taking is that there will be a change of direction. As you know, on the prairies there has been a lot of discussion about pay the producer, pay the railroad.

Mr. Young: Exactly.

Senator Gustafson: It is my opinion, having sat through the Crow debate in the House of Commons — which was the longest-sitting debate in the House of Commons, bar one — that even the railroads may have changed their position on pay the producer, pay the railroad. Is your government heading in some direction on this matter that you are willing to share with us today?

Mr. Young: Other than the concerns that I have expressed as to how we would be able to continue to participate in this endeavour in the traditional way, I do not think it would be appropriate for me to indicate a government direction because, frankly, as Minister Goodale has said, we are waiting for the producers' panel to make recommendations. I know that they are looking at a very wide range of options. I have seen some of the options that were proposed in early drafts. However, we are very serious about this consultation that has involved the entire

[Traduction]

savons tout simplement pas. Si rien ne se faisait d'ici le 1er juillet 1995, nous ne savons pas vraiment comment nous ferions pour administrer ce programme. Autrement dit, nous gardons les 600 millions de dollars; Transports Canada conserve la responsabilité, mais, l'an prochain, si le GATT entre en vigueur, comment fait-on pour dépenser correctement cette somme?

Nous avons eu des discussions avec Agriculture Canada, le ministre Goodale et ainsi de suite, pour savoir comment conserver le réseau de sécurité, le filet de sécurité agricole. Bien sûr, cela nourrit déjà depuis quelque temps les discussions de ceux qui en savent beaucoup plus que moi sur le sujet. J'ai toujours dit qu'il appartenait au ministère de l'Agriculture de soutenir les cultivateurs céréaliers de l'Ouest, et je crois, soit dit en passant, qu'ils sont très chanceux d'avoir Ralph Goodale, plutôt que Doug Young comme ministre.

Toutefois, il ne fait aucun doute que le rôle de Transports Canada, après l'entrée en vigueur du GATT, est appelé à changer énormément. Ce que le gouvernement du Canada décide de faire, ce qu'il décide de verser et la façon dont il s'y prend, est une décision qui lui revient à lui, au ministre des Finances, au ministre de l'Agriculture, et cetera, mais nous, chez Transports Canada, sommes en train de nous retirer de ce programme. J'espère que nous allons pouvoir trouver une solution qui n'est pas trop encombrante, inquiétante ou complexe pour le monde agricole; que nous allons pouvoir planifier les choses de manière à ce qu'elles cadrent bien avec la date d'entrée en vigueur du GATT. Toutefois, je n'ai jamais voulu dire ce que la presse a fini par conclure, soit que pas un cent des 600 millions de dollars n'irait à l'industrie céréalière.

Le sénateur Gustafson: Si je comprends bien, depuis 1983, la Loi sur le transport du grain de l'Ouest établit une responsabilité financière légale à l'égard du monde agricole et il ne serait pas possible de tout simplement l'éliminer. Je suis heureux de vous entendre dire aujourd'hui qu'il y aura un changement en ce sens. Comme vous le savez, il a beaucoup été question, dans les Prairies, du principe — «payer le producteur, payer la compagnie ferroviaire».

M. Young: Tout à fait.

Le sénateur Gustafson: À mon avis, et j'ai assisté au débat sur la subvention du Nid-de-Corbeau à la Chambre des communes — le plus long débat qui ait jamais eu à la Chambre des communes, sauf pour un cas — je crois que même les compagnies ferroviaires sont prêtes à changer leur fusil d'épaule à ce sujet. Votre gouvernement prend-il à ce sujet une orientation que vous êtes prêt à nous révéler aujourd'hui?

M. Young: Outre les préoccupations que j'ai formulées, à savoir comment nous pourrions continuer à participer de la façon traditionnelle à cette entreprise, je ne crois pas qu'il conviendrait pour moi de révéler une orientation du gouvernement parce que, pour être franc, comme le ministre Goodale l'a dit, nous attendons que le comité des producteurs fasse des recommandations. Je sais qu'il étudie toute une série d'options. J'en ai vu quelques-unes dont les versions préliminaires des documents. Toutefois, nous prenons très au sérieux cette consultation menée auprès de tous les

[Texte]

community in the West, comprising of farmers, producers, carriers, brokers, wheat pools councils, advisory councils, et cetera. I am advised that that report is imminent, and should be given to us very soon.

Mr. Chairman, perhaps I might just interject one thought here. On the day when all of this publicity broke loose that really launched my career in Western Canada, there was something else happening. We announced that day that there would be initiatives undertaken between ourselves and Agriculture Canada that resulted from the report of the Subcommittee on Transportation in the House of Commons. That included a change in the WGTA, which will require legislation but that would eliminate the subsidy for the haul back to Thunder Bay. Therefore, it really was quite surprising to me, although probably it should not have been, that there was such a reaction.

It seems to me that whenever anyone touches the WGTA or the Crow, or talks about doing so, especially if they are from Eastern Canada, it raises all kinds of concerns. However, what had actually happened is that because of the requests that came before that committee and their subsequent recommendations, we had already embarked on the changes that would be implemented, including the elimination of that very unusual arrangement which allowed for subsidies to be paid when a producer hauled wheat to Thunder Bay and then started back towards the West, or went into the United States with it. Therefore, there are changes being contemplated. I would hope that the method of payment that you have referred to would be defined very clearly this fall, subsequent to the report from the producers' panel

Senator Gustafson: It appears to me that under the GATT the interpretation of "subsidy" in different countries plays a big role. The Americans, in my opinion, are not playing fair in this regard. I went down to Crosby, North Dakota, and compared the wheat prices there with those in my home town in Saskatchewan. Under their EPP program, the American farmers are receiving well over \$7 Canadian per bushel for durum wheat, while we are receiving under \$3 Canadian, and yet they are saying that they are not subsidizing; that their program comes under a different category. In fact, they are possibly subsidizing, according to my numbers, about \$2 to \$3 on every bushel of grain, and that goes straight into the farmers' pockets. We will not be able to compete with them, if they call our transportation subsidy a subsidy but will not admit to their own.

It is my opinion, for what it is worth, that we have to get tougher with the Americans on negotiations, both on the North American Free Trade Agreement and on the GATT. A great many of the problems arise because of terminology, and I am glad to hear that you are looking at changes that will come under the rules.

[Translation]

intéressés dans l'ouest, y compris les agriculteurs, les producteurs, les transporteurs, les intermédiaires, les conseils des commissions du blé, les conseils consultatifs et ainsi de suite. On me dit que le rapport est imminent, qu'il devrait nous parvenir très bientôt.

Monsieur le président, puis-je intervenir ici? La journée où toute cette publicité est sortie et a vraiment lancé ma carrière dans l'Ouest du Canada, il y avait quelque chose qui se passait. Nous avons annoncé ce jour-là que nous allions entreprendre, avec Agriculture Canada, des projets fondés sur les résultats du rapport du Sous-comité des transports de la Chambre des communes. Cela comprenait une modification de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, et il faudra donc légiférer, mais elle éliminerait aussi la subvention pour le transport de retour vers Thunder Bay. J'ai donc été assez étonné, même si je n'aurais probablement pas dû l'être, de l'ampleur de la réaction.

Il me semble que chaque fois que quelqu'un touche à la Loi sur le transport du grain de l'Ouest ou à la subvention du Nid-de-Corbeau, ou encore qu'il parle de la possibilité de le faire, surtout s'il vient de l'Est du Canada, cela soulève toutes sortes de préoccupations. Tout de même, ce qui s'est vraiment passé, c'est que nous avons déjà, en raison des demandes provenant de ce comité-là et de ses recommandations subséquentes, commencé à mettre en oeuvre les changements voulus, y compris l'élimination d'une entente très inhabituelle qui permettait que des subventions soient versées lorsqu'un producteur transportait du blé à Thunder Bay, puis revenait vers l'ouest ou se dirigeait vers les États-Unis avec le blé. Par conséquent, on envisage des modifications. J'espère que le mode de paiement auquel vous avez fait allusion sera défini très clairement d'ici l'automne, après la publication du rapport du comité des producteurs.

Le sénateur Gustafson: Il me semble que, dans le cadre du GATT, l'interprétation du terme «subvention» dans différents pays joue un rôle important. Les Américains, à mon avis, ne sont pas justes sur ce plan. Je me suis rendu à Crosby, dans le Dakota du Nord, pour y comparer le prix du blé avec celui qui est demandé dans ma ville natale, en Saskatchewan. Dans le cadre de leur programme EPP, les cultivateurs américains reçoivent plus de 7 \$ CAN par boisseau pour le blé dur, alors que nous touchons 3 \$ canadien; cela ne les empêche pas de dire qu'ils ne subventionnent pas la production, que leur programme relève d'une autre catégorie. De fait, ils sont peut-être en train de subventionner l'activité, selon mes chiffres, à raison de 2 \$ ou 3 \$ CAN par boisseau de grain, argent qui va directement dans les poches du cultivateur. Nous n'allons pas pouvoir leur faire concurrence s'ils disent que notre subvention au transport est une subvention, mais qu'ils n'admettent pas qu'ils en ont une, eux aussi.

Je suis d'avis, pour ce que ça vaut, qu'il nous faut durcir nos positions face aux Américains dans le contexte des négociations, et pour ce qui touche l'Accord de libre-échange nord-américain, et pour ce qui touche le GATT. Les problèmes découlent souvent de la terminologie qui est employée, et je suis heureux de savoir que vous étudiez les modifications qui relèveront des règles applicables.

[Text]

Mr. Young: I think I have had enough fun with the WGTA and the Crow Rate that, from here on in, I will be relying on Ralph Goodale, Lloyd Axworthy and others to come up with approaches on how government can best become involved in ensuring that we have a very viable grain industry in the West. My responsibility is to transportation, and I was simply signalling that the way in which we have traditionally participated in that arrangement was no longer possible, and that I felt it might be useful not to be doing that at this time next year, a week before the GATT is to take effect.

Senator St. Germain: Very briefly, one of the major concerns in Western Canada right now is that you have sort of signalled — and correct me if I am wrong, but you have done so again today — that there will be a realignment, and possibly a reduction, in this \$600 million that is now available through the subsidy.

At the moment, I think there is a great deal of uncertainty and nervousness out there in the farm community in Western Canada, right across the region that Senator Gustafson, I and others represent. That uncertainty is reflected in the instability in the purchase of implements, and what have you. That is of major concern to us, and I am sure it is of concern to you, as well.

The problem, of course, is how best to deal with the change. I think if the farmers know that a change is coming, that is one thing, and if it is definitive change, if the subsidy must be removed in order to comply with GATT because it is a direct subsidy, or whatever, I think it would be helpful if we could remove any uncertainty. My question to you is whether or not that is possible at this time.

Mr. Young: Senator, I think that is a very legitimate question. I have a serious character flaw in that I would not like to mislead people at this point by trying to suggest to them that the status quo will remain in any way. As far as reductions in subsidies are concerned, or the amounts of money that will be available to groups, that is a decision for the government and for the Minister of Finance to make. I have clearly stated on a number of occasions that it will be the policy of the Department of Transport, or Transport Canada, to reduce and hopefully eliminate subsidies as we administer them. This is true of ARFAA-MFRA in Atlantic Canada, and it is true of the WGTA in Western Canada. That is not to say that, in either situation, no moneys will be available to support the economic activity that traditionally has been supported through payments made by Transport Canada. What we are trying to do is give the signal that there will be changes coming. What the substantive changes will be in terms of moneys available is something that others will determine.

[Traduction]

M. Young: Je pense que nous nous sommes assez amusés à discuter de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest et de la subvention du Nid-de-Corbeau; désormais, je vais laisser à Ralph Goodale, à Lloyd Axworthy et à d'autres encore de trouver la façon dont le gouvernement devrait s'y prendre pour s'assurer que nous avons une industrie du grain très viable dans l'Ouest. Ma responsabilité concerne le domaine des transports, et je ne faisais que signaler qu'il n'était plus possible pour nous de participer à cet arrangement comme nous l'avons toujours fait et qu'il serait peut-être utile, à mes yeux, de ne plus faire cela à pareille date l'an prochain, soit une semaine avant l'entrée en vigueur du GATT.

Le sénateur St. Germain: Très brièvement — une des principales préoccupations dans l'Ouest du Canada, aujourd'hui, c'est que vous avez laissé entendre — et, à moins d'une erreur de ma part, vous l'avez fait encore aujourd'hui — qu'il y aura une réorganisation, et peut-être une réduction, des 600 millions de dollars qui sont actuellement versés par l'entremise de la subvention.

En ce moment, je crois que le monde agricole vit beaucoup d'incertitude et de nervosité dans l'Ouest du Canada, dans toute cette région que nous représentons, le sénateur Gustafson, moi-même et d'autres encore. Cette incertitude se reflète dans l'instabilité qui marque l'achat de matériel agricole et ainsi de suite. Cela nous préoccupe au plus haut point, et je suis sûr que cela vous préoccupe, vous aussi.

La difficulté, bien sûr, consiste à savoir comment s'y prendre pour s'adapter le mieux possible au changement. À mon avis, si les cultivateurs savaient qu'un changement est imminent, ce serait une chose, et si c'était pour de bon, si la subvention devait être éliminée pour que nous puissions nous conformer au GATT parce que c'est une subvention directe, je crois qu'il serait utile de dissiper toute incertitude. Je vous demande s'il est possible de le faire en ce moment.

M. Young: Sénateur, je crois que c'est une question très légitime. J'ai un grave défaut: je ne voudrais pas induire les gens en erreur au point où nous en sommes en laissant entendre que ce sera, d'une manière ou d'une autre, le statu quo. Pour ce qui est de la réduction des subventions ou des sommes d'argent qui seront mises à la disposition des groupes, c'est une décision qui relève du gouvernement et du ministre des Finances. J'ai affirmé clairement à plus d'une reprise que la politique du ministère des Transports, de Transports Canada, consistera à réduire et, espère-t-on, à éliminer les subventions. Cela vaut pour la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique et la Loi sur le taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, dans la région de l'Atlantique, comme pour la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, dans l'Ouest du Canada. Cela ne veut pas dire, dans un cas comme dans l'autre, qu'il n'y aura pas d'argent pour soutenir l'activité économique qui a toujours été soutenue par l'entremise des paiements versés par Transports Canada. Nous essayons seulement de signaler qu'il y aura des changements. Il appartient à d'autres de déterminer les changements de fond qui seront effectués quant aux sommes qui seront disponibles.

[Texte]

I recognize that there is uncertainty, but I can assure you that there should not be any doubt in anyone's mind that we are on to a different game plan here in terms of how much money government can put into programs of all kinds. The worst thing I could do, it seems to me, on the verge of the enormous change that we are contemplating through Transport Canada, would be to give false comfort to people that automatically they can assume that this will be just another instance of taking a large amount of money from one ministry and putting it into another. I do not know whether or not that will be the case, but I can assure you that I will be pushing very hard, on a policy basis, to reduce the kinds of expenditures that Transport Canada has traditionally made. If they are to be replaced by other expenditures administered through other departments at other levels, that is something somebody else will have to decide.

The Chairman: Perhaps, Mr. Minister, you might put on the record for the benefit of this committee something about privatization and commercialization, because I think that one of the ways in which you intend to implement many of these new ideas you have expressed is through the doctrine of commercialization.

Mr. Young: What I have been trying to do is to indicate that the concept of commercialization can be applied across a broad basis of activity, some of it traditionally government owned, operated and delivered. It can be the status quo, with Transport Canada continuing to provide services and facilities, but on a far more businesslike and commercially-based criteria. It can be Crown corporations that function in a businesslike way, and raise money off the government book.

The concept can be instituted with respect to mixed partnerships of government and the private sector. A lot of that is being considered now, for example, by provinces in relation to highway construction projects, where they are trying to find innovative ways of raising capital. It can be in conjunction with the not-for-profit organizations. For example, we have before us a situation with respect to the air navigation system whereby air traffic controllers, professional pilots associations, airports and major Canadian airlines are all embracing the notion of moving the air navigation system into a not-for-profit organization, from an operational point of view and in terms of controlling it.

The concept can go all the way out to privatization, where some of the activities of government can be better carried out by the private sector. What we are insisting on is that the notion of commercialization does not preclude governments continuing to be involved on a basis of supervision, regulation, statutes or funding, or even on an operational basis, but that we apply business principles to it.

Some people have said that what we are doing is privatization under another guise. Although in some cases it may be privatization, in many cases, such as with the air navigation system, it would be a totally other form of activity. The proposed

[Translation]

Je sais qu'il y a de l'incertitude, mais permettez-moi de vous assurer qu'il ne devrait y avoir aucun doute dans l'esprit des gens: nous nous engageons dans un plan tout à fait différent pour ce qui est des sommes que le gouvernement peut affecter aux programmes de tous genres. La pire chose que je pourrais faire, il me semble, à l'aube des changements énormes que nous envisageons dans tout le Ministère, ce serait de mentir pour rassurer les gens, de leur dire qu'ils peuvent tenir pour acquis qu'il s'agit seulement, comme cela a déjà été le cas, de prendre une somme énorme d'un ministère pour la remettre à un autre. Je ne sais pas si cela sera le cas, mais je peux vous assurer que je vais vraiment insister pour que, officiellement, on réduise le genre de dépenses que Transports Canada a toujours fait. Quant à savoir si les dépenses seront remplacées par d'autres dépenses, administrées par d'autres ministères à d'autres niveaux, c'est une décision qui appartient à quelqu'un d'autre.

Le président: Monsieur le ministre, pour le compte rendu, vous pourriez peut-être révéler au comité ici présent des idées sur la privatisation et la commercialisation, parce que l'une des façons que vous avez l'intention d'utiliser pour mettre à exécution nombre des idées nouvelles que vous avez exprimées consiste à appliquer la doctrine de la commercialisation.

M. Young: J'essaie de montrer que la notion de commercialisation peut s'appliquer à un vaste ensemble d'activités, dont certaines relèvent traditionnellement du gouvernement — pour ce qui est de la propriété, du fonctionnement et de l'exécution. Il peut s'agir du statu quo, c'est-à-dire que Transports Canada continuera à fournir les services et les installations en question, mais en fonction de critères beaucoup plus près du commerce et des affaires. Il peut s'agir de sociétés d'État qui fonctionnent à la manière d'entreprises et soulager le portefeuille de l'État.

La notion peut s'appliquer aux partenariats qui font intervenir le gouvernement et le secteur privé. C'est une chose qui s'envisage beaucoup par les temps qui courent; par exemple, les provinces le font en rapport avec les projets de construction de routes, là où ils doivent trouver des façons novatrices d'amasser des capitaux. Il peut s'agir d'une collaboration avec des organismes sans but lucratif. Par exemple, il y a le cas du système de navigation aérienne: les contrôleurs aériens, les associations professionnelles de pilotes, les aéroports et les grandes compagnies aériennes du Canada envisagent tous de transformer le système de navigation aérienne en organisme sans but lucratif, du point de vue du fonctionnement et du contrôle.

Portée à l'extrême, la notion prend la forme d'une privatisation, là où le secteur privé serait mieux à même d'exercer certaines des activités du gouvernement. Nous insistons sur le fait que la notion de commercialisation n'exclut pas la possibilité que le gouvernement continue à participer quand il s'agit de superviser, le réglementer, de légiférer ou de financer, et même de faire fonctionner, mais ce sont les principes du monde des affaires que nous y appliquons.

Certains ont affirmé qu'il s'agit de privatisation maquillée. Il peut parfois s'agir de privatisation, mais, dans de nombreux cas, comme celui du système de navigation aérienne, ce serait une toute autre forme d'activité. Le projet de fusion dont discutent le

[Text]

merger that is being discussed by CN and CP could result in a hybrid that would involve public and private sector companies coming together in some form of consolidation.

Therefore, the notion of commercialization is to provide a basis on which we, as the Department of Transport, can provide services and facilities in a businesslike way, whether it is carried out by ourselves directly and entirely, carried out in partnerships, or farmed out with us playing the supervisory role. We are looking at all of that. We are looking at the Coast Guard and the Department of Fisheries and Oceans, marine activity, to see whether there is duplication there, and if they can be merged. I have said quite candidly that I am looking at 75 per cent of the activity of the Department of Transport in this respect, and I think it can be done.

The Chairman: Incredible.

Senator Forrestall: My question reflects that of my colleague, Senator Gustafson, but moves from the Prairies back into the Maritimes, for a little look at the Maritime Freight Rates Act and the Atlantic Region Freight Assistance program. I do not have to remind you, Mr. Minister, of the importance of those two programs for Atlantic Canada. I listened to you this afternoon and I have read comments and observations that you have been making in recent weeks with respect to these changes. However, I will not get into that. I know that the review process is taking place, and it is that process about which I would like to ask you some questions.

First of all, if we understand correctly what we hear from our transportation people, your review is taking place somewhat behind closed doors. In other words, you are not consulting. We have had a number of letters over recent weeks, and some of the stakeholders are wondering why this is so. Is there an answer to that? Why are you doing it that way? We got our knuckles soundly rapped when we took the first tentative steps. However, we did it openly and perhaps caught the devil for it. Why are you doing it behind closed doors? Why are you not consulting with the stakeholders?

Mr. Young: Senator, I would not want to assume who those stakeholders are unless you identified them, because there has been —

Senator Forrestall: Good God, sir, you are a minister from New Brunswick and you are telling me you do not know who are the stakeholders from New Brunswick?

Mr. Young: No, I said that I would not like to assume who the stakeholders are that have written to you, because until I know who they are, I would not be able to tell you why I have or have not consulted with them. Who are you talking about?

Senator Forrestall: I am talking about the Maritime Provinces Board Trade, APEC, the Transportation Council, the

[Traduction]

CN et le CP aboutirait à un hybride qui regrouperait d'une façon quelconque des entreprises du secteur public et du secteur privé.

La notion de commercialisation représente donc un fondement sur lequel nous pouvons nous appuyer, au ministère des Transports, pour fournir des services et des installations à la manière d'une entreprise, que nous le faisons nous-mêmes directement et intégralement, que ce soit confié en partie à un partenaire ou que ce soit confié en entier à une entreprise — à ce moment-là, notre rôle serait de superviser. Nous envisageons tout cela. Nous examinons la Garde côtière et l'activité maritime du ministère des Pêches et Océans pour voir s'il y a double emploi et, le cas échéant, s'il y a possibilité de fusion. J'ai dit très franchement que j'examine 75 p. 100 des activités du ministère des Transports sur ce plan, et je crois que cela peut se faire.

Le président: Incroyable.

Le sénateur Forrestall: Ma question découle de celle de mon collègue, le sénateur Gustafson, mais elle nous fait passer des Prairies aux Maritimes, pour aller jeter un coup d'oeil sur la Loi sur le taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et le programme de subvention au transport des marchandises dans la région de l'Atlantique. Je n'ai pas à vous rappeler, Monsieur le ministre, l'importance de ces deux programmes pour la région de l'Atlantique. Je vous ai écouté cet après-midi et j'ai lu des observations que vous avez faites ces dernières semaines à propos de ces changements. Je ne m'engagerai tout de même pas sur cette voie. Je sais que le processus d'examen est en cours, et c'est au sujet de ce processus que j'aimerais vous poser quelques questions.

D'abord, si nous saisissons bien ce que nous disent nos responsables des transports, votre examen a lieu un peu à huis clos. Autrement dit, vous ne consultez personne. Nous avons reçu plusieurs lettres ces dernières semaines; plusieurs des intéressés se demandent pourquoi les choses sont ainsi. Avez-vous une réponse à cette question? Pourquoi procédez-vous de cette façon? Nous avons eu une belle réprimande quand nous avons fait nos premiers pas hésitants. Tout de même, nous l'avons fait ouvertement et c'est peut-être pour cela que nous avons payé la note. Pourquoi faites-vous les choses à huis clos? Pourquoi ne pas consulter les intéressés?

M. Young: Sénateur, je ne voudrais pas présumer qui sont les intéressés à moins que vous ne les identifiez, parce qu'il y a eu —

Le sénateur Forrestall: Mon Dieu, Monsieur le ministre, vous êtes originaire du Nouveau-Brunswick et vous nous dites que vous ne savez pas qui sont les intéressés au Nouveau-Brunswick?

M. Young: Non, j'ai dit que je ne voudrais pas présumer qui sont les intéressés qui vous ont écrit, parce que tant et aussi longtemps que je ne les connais pas, je ne saurais vous dire pourquoi j'ai choisi de les consulter ou non. De qui parlez-vous?

Le sénateur Forrestall: Je parle de la Chambre du commerce des provinces Maritimes, du Conseil économique des provinces de

[Texte]

co-ops in Atlantic Canada, the flour dealers in Atlantic Canada, and the exporters in Atlantic Canada.

Mr. Young: Let's talk then about the Atlantic Canada Transportation Agency then.

Senator Forrestall: Go ahead. I am asking you, and please do not head me off somewhere else. I want to know why you are doing this behind closed doors.

Mr. Young: Well that is where I met with them; behind closed doors in their offices.

Senator Forrestall: Then why are you not doing this publicly?

Mr. Young: Well, I will ask Ramsey Armitage, the next time I go to Moncton, if he wants to do it in public. I met with him in private because that is where he asked to meet me. Do you know who Ramsey Armitage is?

Senator Forrestall: Well yes, I have known him perhaps almost as long as you have Minister.

Mr. Young: Perhaps.

Senator Forrestall: Very well, then.

Mr. Young: I repeat, I met with him behind closed doors, because he asked me to do so.

Senator Forrestall: They are complaining about it.

Mr. Young: Then, next time I will meet him at the Beausejour, in public.

Senator Forrestall: You had better check with him. Very well then, that is one. I am glad you are meeting with him. What about the co-ops and the —

Mr. Young: We have not met with the cooperative movement. However, let me explain with respect to ARFAA-MFRA that what we, as Transport Canada, have said is that we are looking at reducing subsidies, and as you may know, they have already been reduced.

Senator Forrestall: Yes, they have.

Mr. Young: They are usually reduced by fiat of the finance minister, and I think that that is very unfortunate. That is really behind closed doors, because what happens is that there is a budget announcement that you have just lost five per cent, or you have just lost ten per cent.

I have a great concern about the consultative process, whether it is in public or behind closed doors. Oftentimes, people interpret consultation as being, "We will tell you what we would like you to do. If you do it, you have consulted. If we have told you what we wanted you to do, but you did not do it, then you have not consulted." I have listened to what people have to say, and of course I am very sensitive to what the impact would be of any changes to ARFAA-MFRA. We have discussed that with the provincial governments. Certainly, if it is a Transport Canada

[Translation]

l'Atlantique, du conseil des transports, des coopératives de la région de l'Atlantique, des fariniers et des exportateurs de la région de l'Atlantique.

M. Young: Alors, parlons de l'agence des transports de la région de l'Atlantique.

Le sénateur Forrestall: Allez. Je vous le demande, et je vous prie de ne pas m'emmener sur une autre piste. Je veux savoir pourquoi vous le faites à huis clos.

M. Young: Mais c'est là que je les rencontre, derrière les portes fermées de leurs bureaux.

Le sénateur Forrestall: Pourquoi ne le faites-vous pas publiquement?

M. Young: Eh bien, je vais demander à Ramsey Armitage, la prochaine fois que je serai à Moncton, s'il veut le faire en public. Je l'ai rencontré en privé parce que c'est là qu'il a demandé de me rencontrer. Savez-vous qui est Ramsey Armitage?

Le sénateur Forrestall: Eh bien, oui, cela fait peut-être aussi longtemps que vous que je le connais, Monsieur le ministre.

M. Young: Peut-être.

Le sénateur Forrestall: Eh bien, voilà.

M. Young: Je le répète: je l'ai rencontré derrière une porte fermée parce qu'il m'a demandé de le faire.

Le sénateur Forrestall: Ils s'en plaignent.

M. Young: Alors, la prochaine fois, je vais le rencontrer au Beausejour, en public.

Le sénateur Forrestall: Vous êtes mieux de lui en parler. Eh bien, voilà pour un d'entre eux. Je suis heureux de savoir que vous le rencontrez. Qu'en est-il des coopératives et —

M. Young: Nous n'avons pas rencontré les représentants du mouvement coopératif. Tout de même, permettez-moi d'expliquer qu'en rapport avec la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique et la Loi sur le taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, nous avons affirmé, chez Transports Canada, que nous cherchons à réduire les subventions et, comme vous le savez peut-être, elles ont déjà été réduites.

Le sénateur Forrestall: Oui, elles l'ont été.

M. Young: Elles sont habituellement réduites à l'initiative du ministre des Finances, ce qui me paraît très malheureux. Cela se fait vraiment à huis clos, parce que ce qui arrive, c'est qu'on annonce dans le budget que vous venez de perdre cinq pour cent ou dix pour cent.

Je me préoccupe beaucoup du processus de consultation, qu'il se fasse en public ou en privé. Souvent, les gens interprètent la consultation de la manière suivante: «Nous allons vous dire ce que nous aimerions vous voir faire. Si vous le faites, vous avez consulté. Si nous vous avons dit ce que nous voulions, mais que vous ne le faites pas, alors, vous n'avez pas consulté.» J'ai écouté ce que les gens avaient à dire et, bien sûr, je suis très sensible à l'impact qu'aurait toute modification des lois d'aide au transport dans les provinces de l'Atlantique. Nous en avons discuté avec les

[Text]

decision to deal with it, then we will have ample opportunity to talk to carriers, producers and other people who will be affected.

However, the combination of how this kind of decision is arrived at does not consist simply of a unilateral declaration by the Minister of Transport. We will also need to look at what the Department of Finance has to say about this, because unfortunately what I have seen happening with respect to ARFAA-MFRA over the years is a deterioration in the level of funding that just happens on the say-so of a Mr. Mazankowski, a Mr. Martin or somebody else that they will be getting less. I do not think we can continue in that way.

We have gone into Mr. Armitage's shop, where there is representation on the board from the Canadian Manufacturers' Association, as I understand it, the Chamber of Commerce, and the provinces. I met with the full board, as a matter of fact, in the very early days of my mandate in order to explain to them that we would be looking at this whole question. I have asked the Auditor General to look into the operation of the payment of these subsidies, in order to see how they function, because we have had great difficulty in obtaining specific data on how the money is paid out, to what commodity, for what movement, and so forth.

Therefore we will be very careful to have as much information as we can, and I think we will be particularly careful to ensure that, if there is a change in government policy, any transition will not have a negative impact on the people whom we want to protect in Atlantic Canada in terms of being able to move their products and goods to market.

However, if anyone wants to insist on public meetings to discuss these matters, which I think was part of your concern that the process might be behind closed doors, I have no difficulty with that.

Senator Forrestall: I am sure they will welcome that. That would be true, too, of the farmers.

Mr. Young: Can I be very candid with you that, in the time that I have been in public life, I have found that very few of these meetings are held in public. This may be a new phenomenon. When I meet with the Canadian Manufacturers' Association, they very rarely want to meet me in public. The meeting is usually held behind closed doors, at their behest. The reason they want to meet behind closed doors, if I may point out, is that usually they want to tell me how much they are in favour of subsidies. The same people — using the Canadian Manufacturers' Association as an example — when they meet me in public, or when they are making statements in public, usually issue communiques saying that they are against subsidies. When I meet them behind closed doors, they whisper in my ears that they want to keep them. Therefore, I will meet with them wherever they choose.

Senator Forrestall: You are suggesting, then, that when you met with the board, or with the Maritime Transportation Council, you, in effect, were meeting with the stakeholders?

[Traduction]

autorités provinciales. Certes, si la décision revient à Transports Canada, nous allons avoir amplement l'occasion d'en parler aux transporteurs, aux producteurs et aux autres personnes touchées.

Toutefois, les facteurs qui concourent à une décision de cette nature ne se résument pas à une déclaration unilatérale de la part du ministre des Transports. Il va nous falloir regarder aussi ce qu'en pense le ministère des Finances, parce que ce dont j'ai été témoin, au fil des ans, en ce qui concerne ces lois, est une détérioration du niveau de financement qui se produit simplement parce qu'un dénommé Mazankowski, Martin ou un autre décrète que tel secteur en obtiendra moins. Nous ne pouvons pas continuer ainsi.

Nous nous sommes rendus chez M. Armitage, où il y a des représentants du conseil d'administration de l'Association des manufacturiers canadiens et, si je ne m'abuse, de la Chambre de commerce et des provinces. J'ai rencontré le conseil en séance plénière, de fait, au tout début de mon mandat pour expliquer que nous allions nous pencher sur cette question. J'ai demandé au Vérificateur général d'étudier le versement de ces subventions pour voir comment elles fonctionnent, car nous avons eu beaucoup de difficultés à obtenir des données précises quant à la façon dont l'argent est versé, pour quelle denrée, pour quel mouvement et ainsi de suite.

Nous allons donc prendre soin de recueillir le plus de renseignements possible et nous efforcer particulièrement de veiller à ce que la transition, si la politique gouvernementale est changée, ne se répercute pas défavorablement sur les gens que nous voulons protéger dans la région de l'Atlantique quand il s'agit d'acheminer les biens et les produits au marché.

Tout de même, si quiconque insiste pour que les réunions à propos de ces sujets soient publiques — cela faisait partie de vos préoccupations, je crois, soit que les choses se fassent à huis clos — je suis tout à fait d'accord.

Le sénateur Forrestall: Je suis sûr qu'ils seront heureux de le savoir. Cela vaut aussi pour les agriculteurs.

M. Young: Permettez-moi d'être très franc avec vous: depuis que je suis devenu un personnage public, je constate que très peu de ces réunions sont tenues en public. C'est peut-être un phénomène nouveau. Quand je rencontre l'Association des manufacturiers canadiens, il est très rare que ses représentants veuillent me voir en public. La réunion a habituellement lieu à huis clos, à leur demande. La raison pour laquelle ils veulent me rencontrer à huis clos, puis-je le préciser, c'est habituellement qu'ils veulent me dire à quel point ils sont en faveur des subventions. Ce sont les mêmes gens qui — et je me sers de l'Association des manufacturiers canadiens comme exemple — lorsqu'ils me rencontrent en public ou lorsqu'ils font des déclarations publiques, publient habituellement des communiqués affirmant qu'ils sont contre les subventions. Quand je les rencontre à huis clos, ils me susurrent à l'oreille qu'ils veulent les conserver. Je vais donc les rencontrer où bon leur semble.

Le sénateur Forrestall: Vous laissez donc entendre que lorsque vous avez rencontré le conseil ou encore le conseil des transports des provinces maritimes, vous avez rencontré en fait les intéressés?

[Texte]

Mr. Young: With some of them, yes I was. I certainly have not attempted as yet to meet with everyone, because this is just one of many initiatives that we have under way. However, representatives from the department will meet with as many people as they can.

As I said, we have begun the process of canvassing the provinces on what their reaction will be to these initiatives, because, as you know, all four of the provinces are on the board of the Atlantic Provinces Transportation Commission. They, too, obviously have serious concerns. Without being malicious, I repeat that I have no difficulty meeting in public. My greatest difficulty is having people say the same thing to me in public as they say in private.

Senator Robertson: I will try to keep my questions reasonably brief regarding the Atlantic provinces, since some of them have been touched upon by Senator Forrestall. I should like to ask you about the CN-CP merger. The people who have called me on this issue have not been against the merger, but they have been concerned that the merger will favour the American ports to the detriment of Saint John, Halifax and St. John's. I should like you to comment on that. Have you heard that concern expressed in your office?

Mr. Young: Senator, I have not dealt very much with the specific concern about diverting traffic to American ports. Obviously, the port of Saint John is extremely concerned about what has already happened with CP's abandonment of the line from Sherbrooke to Saint John. I can understand the concern, because unless there is an adequate rail service, that kind of thing could happen, and the diversion is made right at the port, by choice of port. Halifax and Saint John are both in relatively difficult situations, and have been for some time.

Let me address the question of a CN-CP merger proposal that we may or may not see, just to make sure we are absolutely clear on that. As a shareholder in CN, when I was approached by the senior officials at the company to see whether or not we had any objections to them sitting down with CP, I said, "Of course not." To put it quite candidly, I was not suffering from any illusions that this was a long-held desire for these two corporate entities to get together and play ping-pong.

There is a situation that people in this country understand very well and that has been the competition between CN and CP. The only competition that exists now in Eastern Canada is which one will go broke first. Therefore they either had to get together or else one or the other might disappear. Those of us in Atlantic Canada know it better than anyone else because, to all intents and purposes, CP is no longer a presence anywhere in Atlantic Canada. Obviously, if a proposal is ever put together, it will have to be in the best interest of Canadians and in the best interests of CN.

Senator, I can be forthright with you today. My understanding of the state of negotiations is that the senior officials of both companies are still looking at whether or not they can come up with an agreement in principle to pursue the nuts and bolts of it.

[Translation]

M. Young: Dans certains cas, oui. Certes, je n'ai pas encore essayé de rencontrer tout le monde, parce qu'il ne s'agit là que d'une des nombreuses initiatives que nous avons mises en œuvre. Tout de même, les représentants du ministère vont rencontrer le plus grand nombre possible de gens.

Comme je l'ai dit, nous avons commencé à solliciter la réaction des provinces face à ces initiatives, car, comme vous le savez, les quatre provinces siègent au conseil de la Commission des transports des provinces de l'Atlantique. Elles ont manifestement, elles aussi, des préoccupations graves. Sans vouloir être malicieux, je répète que les réunions publiques ne me posent aucune difficulté. La plus grande difficulté que j'ai consisté à faire dire aux gens en public les mêmes choses qu'ils me disent en privé.

Le sénateur Robertson: Je vais essayer de poser des questions assez brèves à propos des provinces de l'Atlantique, car le sénateur Forrestall en a déjà abordé certains aspects. J'aimerais vous questionner à propos de la fusion du CN et du CP. Les gens qui m'ont appelée à ce sujet n'étaient pas contre la fusion, mais ils se préoccupaient du fait que la fusion favoriserait les ports américains au détriment de Saint John, Halifax et St. John's. J'aimerais connaître votre avis sur la question. Cette préoccupation a-t-elle été soulevée dans votre bureau?

M. Young: Madame Le sénateur, je n'ai pas eu à traiter énormément de la question particulière du détournement du trafic vers les ports américains. Évidemment, les responsables du port de Saint John se préoccupent énormément de ce qui est déjà arrivé avec l'abandon de la voie ferroviaire du CP entre Sherbrooke et Saint John. Je les comprends, car à moins qu'il y ait un service ferroviaire adéquat, c'est le genre de chose qui pourrait se produire, et le détournement se fait au port même, au choix du port. Halifax et Saint John vivent une situation relativement difficile, depuis un certain temps déjà.

Permettez-moi de traiter du projet de fusion CN-CP qui verra le jour ou non. Je tiens absolument à ce que les choses soient absolument claires à ce sujet. En tant qu'actionnaire du CN, quand j'ai été approché par la direction pour voir si je m'opposais à une négociation avec le CP, j'ai dit: «Bien sûr que non». Pour être franc, je n'avais pas du tout l'illusion que ces deux entités souhaitaient depuis longtemps se rencontrer et jouer au ping-pong.

Il y a une situation dans ce pays que les gens comprennent très bien: la concurrence entre le CN et le CP. La seule «concurrence» qui existe maintenant dans l'Est du Canada, c'est de savoir qui va faire faillite en premier. Il leur fallait donc se réunir, sinon l'un ou l'autre aurait pu disparaître. Nous dans la région de l'Atlantique le savons mieux que quiconque, car, dans les faits, le CP n'est plus présent dans la région de l'Atlantique. Évidemment, si jamais le projet prend forme, il faudra que ce soit dans l'intérêt des Canadiens et dans l'intérêt du CN.

Sénateur, je peux vous parler franchement aujourd'hui. Selon ce que j'en sais, les hauts placés des deux sociétés sont à déterminer s'ils peuvent s'entendre en principe afin de régler les aspects plus techniques de la question.

[Text]

I have entered into this situation without any prejudice one way or the other. However, I would be very concerned about having three railroads in Canada. I would be very concerned about having a railroad in Eastern Canada, that is still in very difficult financial shape, merged, consolidated, fused, or whatever else. I am extremely concerned about what would happen to employees, the debt load, the management structure and the equity position of the Government of Canada with respect to the assets that we have going into such a merger situation, compared to what CP has.

I am also concerned about the shape of the rail system in Eastern Canada, east of Winnipeg, since "Eastern Canada" is now that portion of the country that lies east of Winnipeg, I suppose. My main concern is what would that look like, or what is that proposed to be, under such a merger. How would the services be afforded through the ports of Saint John and Halifax? What would it do to costs, and how do we deal with such costs when there is not even the illusion of competition between two rail entities? There are many questions that I am sure they are grappling with at this point.

In Western Canada, I can tell you, senator, there is as much concern about the merger in the east as there is in the east itself, because in Western Canada there is a feeling that this could be the beginning of a very dramatic rationalization out there involving the loss of competition. Perhaps I should say, rather, the illusion of competition, because in Western Canada we are certainly not price makers in this area at all; rather, we are price takers. Our commodities are being moved onto international markets and we must be competitive in terms of price.

This, therefore, is a very serious question. I want to assure you — and many of you are so experienced in any event that you would already know — that none of this can take place very easily. We are talking here about the National Transportation Agency, about competition and also about legislation that would require hearings, and so on. We are a long way down the road. However, out of our fiduciary responsibility to the people of Canada, we had to allow a look to be taken at this area.

Senator Robertson: Another concern that you are very much aware of is that in the Atlantic provinces we presently have good regional air service. However, many of us are concerned about the problems being experienced by Air Atlantic. My question is, should they truly go down the tube, will we be held hostage?

Mr. Young: No.

Senator Robertson: I am glad to see you shaking your head.

The Chairman: But you have taken some strong positions concerning that.

Mr. Young: We are being held hostage, but then, I am not easy to hold hostage.

[Traduction]

J'aborde la situation sans préjugé pour un côté ou pour l'autre. Tout de même, je suis très inquiet à l'idée d'avoir trois sociétés ferroviaires au Canada. Je serais très inquiet à l'idée que, dans l'Est du Canada, une société ferroviaire qui connaît encore de graves difficultés financières fasse l'objet d'une fusion ou quoi que ce soit d'autre. Je suis extrêmement inquiet à l'idée de ce qui peut arriver aux employés, au poids de la dette, à la structure de gestion et à la situation financière du gouvernement du Canada, en ce qui concerne les éléments que nous possédons, advenant une telle fusion, par rapport à ce que possède le CP.

Je m'inquiète aussi de l'état du réseau ferroviaire dans l'Est du Canada, à l'Est de Winnipeg, puisque «l'Est du Canada» consiste maintenant en cette partie du pays qui se trouve à l'Est de Winnipeg, je suppose. Je me préoccuperais surtout de ce dont le réseau aurait l'air ou de ce qui serait proposé en ce sens dans le contexte d'une telle fusion. Qu'arriverait-il aux services dans les ports de Saint John et de Halifax? Qu'advierait-il des coûts et comment composer avec la situation quand il n'y a pas même l'illusion d'une concurrence entre deux sociétés ferroviaires? Je suis sûr qu'elles sont aux prises avec de nombreuses questions en ce moment.

Dans l'Ouest du Canada, madame Le sénateur, on se préoccupe tout autant de la fusion dans l'Est que les gens de l'Est eux-mêmes, parce qu'on a l'impression dans l'Ouest du Canada qu'il pourrait s'agir du début d'une rationalisation très marquée qui aurait pour effet de réduire la concurrence. Je devrais peut-être dire l'illusion d'une concurrence plutôt, parce que ce n'est pas nous qui fixons les prix dans l'Ouest du Canada; nous acceptons plutôt les prix qui sont fixés pour nous. Nos biens sont transportés vers les marchés internationaux; il nous faut offrir un prix concurrentiel.

Il s'agit donc d'une question très grave. Je veux vous assurer — et nombre d'entre vous êtes si expérimentés en la matière que vous le savez déjà de toute façon — que rien de tout cela ne peut se faire sans heurts. Il est question ici de l'Office national des transports, de la concurrence et aussi de lois qui nous obligeraient à tenir des audiences et ainsi de suite. Nous sommes rendus loin. Tout de même, en raison de notre responsabilité fiduciaire envers les Canadiens, il nous a fallu permettre que l'on jette un coup d'oeil sur cette question.

Le sénateur Robertson: Un autre point que vous connaissez très bien, c'est le fait que nous disposons actuellement d'un très bon service aérien régional dans les provinces de l'Atlantique. Tout de même, nombre d'entre nous nous préoccupons des problèmes que vit Air Atlantic. S'il fallait que la société coule vraiment, je me demande si nous allons devenir les prisonniers de la situation?

M. Young: Non.

Le sénateur Robertson: Je suis heureuse de vous voir secouer la tête.

Le président: Mais vous vous êtes prononcé vivement à ce sujet.

M. Young: Nous sommes prisonniers, mais il n'est pas facile de me garder prisonnier.

[Texte]

Senator Robertson: Can you shed any light on what might happen, or do you have any idea what might happen?

Mr. Young: Let me put it in perspective: When we were faced with the problems of Air Canada and Canadian Airlines, due to their entanglement, and the cash infusion from AMR not being available because of the ongoing legal problems, a couple of years ago, the Government of Canada entered into a \$50 million guarantee for Canadian Airlines International. Since it is on the public record as a result of bankruptcy proceedings, and so on, I have no reservations in stating that Air Atlantic owes the Government of Canada — or at least we are exposed to an amount in excess of \$50 million for guarantees.

John Manley now has probably the biggest air fleet in Canada, because we have a great number of aircraft sitting around that we have had to take back from a number of companies across the country and elsewhere, because we have been involved in financing for these companies.

This company is in serious financial straits. Over the years, Canadian Airlines International has been associated in various ways with the evolution of this particular airline. I do not want to get into the details of how they got to where they are now, but the Government of Canada made it clear that we were not prepared to put any more money into this particular operation, and we are not prepared to do so.

That having been said, there has been the suggestion that Air Nova was involved in business practices that were not conducive to the survival of Air Atlantic. Air Atlantic's competition in Atlantic Canada, as many people from Atlantic Canada would know, was not just from Air Nova or even Air Canada; it was from Canadian airlines itself. In many areas, they went head-to-head in competition.

Without putting at risk the continuing survival of Air Atlantic — and we have done this, conscious of the fact that they may survive; there are a lot of employees and there may be a white knight who will come along with cash to put into the operation that is real cash, and perhaps may alleviate the situation — in any event, we have inquired as to what the outcome would be if a feeder airline such as Air Atlantic went down.

It is obvious that Canadian Airlines International cannot afford to not have a feeder system coming out of Atlantic Canada. If you look at the tradition and the history of the airline industry, there are people who, although not necessarily buzzards circling and waiting for anyone to go down in a financial way, are there to pick up the slack.

We will probably have to have some rationalization in Atlantic Canada. There cannot continue to be two Dash-8s sitting on the tarmac, both half full or half empty, leaving within five minutes of each other. Unfortunately — or fortunately, depending on how

[Translation]

Le sénateur Robertson: Pouvez-vous faire la lumière sur ce qui pourrait se passer? En avez-vous une idée?

M. Young: Permettez-moi de mettre les choses en perspective: quand nous avons eu à faire face aux problèmes d'Air Canada et de Canadien, en raison de leur imbrication, et que le RAG ne permettait pas d'injecter des fonds en raison des problèmes juridiques qui persistaient, il y a quelques années, le gouvernement du Canada a accepté une garantie de 50 millions de dollars à l'égard des lignes aériennes Canadien International. Comme il s'agit d'un renseignement public que l'on retrouve dans les documents sur la faillite et ainsi de suite, je n'hésite aucunement à affirmer que Air Atlantic doit au gouvernement du Canada — ou du moins que nous sommes exposés à une somme dépassant 50 millions de dollars en garanties.

Maintenant, John Manley dispose probablement de la plus grosse flotte aérienne au Canada, parce qu'il y a un grand nombre d'aéronefs que nous avons dû reprendre de plusieurs compagnies partout au pays comme ailleurs, parce que nous avons participé au financement de ces compagnies.

Cette société connaît de graves difficultés financières. Au fil des ans, les Lignes aériennes Canadien International ont été associées de diverses façons à l'évolution de cette compagnie aérienne en particulier. Je ne veux pas entrer dans les détails concernant la façon dont ils en sont arrivés là où ils se trouvent aujourd'hui, mais le gouvernement du Canada a affirmé clairement qu'il n'était pas prêt à injecter d'autres fonds encore dans cette entreprise, et nous ne sommes pas prêts à le faire.

Cela étant dit, on a laissé entendre qu'Air Nova s'était adonné à des pratiques commerciales qui n'étaient pas propices à la survie d'Air Atlantic. La concurrence à laquelle a dû faire face Air Atlantic dans la région de l'Atlantique, comme bien des gens de cette région vous le diront, ne provenait pas seulement d'Air Nova ou même d'Air Canada; elle provenait des Lignes aériennes Canadien elles-mêmes. Dans de nombreux secteurs, elles se faisaient une concurrence féroce.

Sans compromettre la survie d'Air Atlantic — et c'est ce que nous avons fait, conscient du fait qu'elle pouvait survivre; il y a beaucoup d'employés, et il pourrait y avoir un *deus ex machina* qui amènerait de l'argent pour alimenter l'exploitation, c'est-à-dire du vrai argent, et cela permettrait de remédier quelque peu au problème — quoi qu'il en soit, nous avons cherché à savoir quelles seraient les conséquences si une ligne aérienne secondaire comme Air Atlantic devait fermer ses portes.

Manifestement, les Lignes aériennes Canadien International ne pouvaient se permettre de se passer d'une ligne aérienne secondaire dans la région de l'Atlantique. Quand on examine la tradition et l'historique de l'industrie aérienne, on se rend compte qu'il y a des gens qui, sans être nécessairement des vautours qui tournent en rond, dans l'attente que quelqu'un connaisse un échec financier, sont prêts à prendre la relève.

Il nous faudra probablement rationaliser quelque peu la situation dans la région de l'atlantique. On ne peut continuer à se permettre que deux Dash-8 soient sur la piste, à moitié pleins ou à moitié vides, qui décollent à cinq minutes d'intervalle. Malheureu-

[Text]

you feel about competition in Canada — the Minister of Transport has no discretion or authority to rule on seat capacity or on route allocations domestically. Therefore it is competition in the purest sense of the word. If you want to get into a scorpion-in-the-bottle kind of scenario, where one or the other has to die, that, too, can happen in Canada.

However, I want to assure you, senator, that I am acutely aware of the need to maintain competition in Atlantic Canada, and also the need to maintain good service. Therefore, we will do everything we can to ensure those things. This is consistent with the approach that we, as a government, have taken in recognizing the need to have two national airlines operating as well. Many people thought that that may not have been the way to go with Canadian and Air Canada. Therefore, inasmuch as it is important on a nationwide basis domestically and internationally, it is equally important within the regions. We will endeavour to try to maintain that balance in Atlantic Canada.

Senator Robertson: That will give a number of organizations down east some comfort.

Senator Bonnell: You should come here every day, Mr. Minister, because many of the senators who are here today do not ordinarily attend. I am pleased to see Atlantic Canada so well represented here today, to make sure that you are asked the right questions and that you give the correct answers.

Since other senators are asking all the questions about Atlantic Canada, which I know is in safe hands because it is in your hands, I should like to go straight to the other coast, and to British Columbia. The reason we asked you to come here in the first place was to find out about the Coast Guard and the closing down of lighthouses on the West Coast.

In Prince Edward Island we have no trains for you to worry about. We also have no lighthouses for you to worry about because they are all automatic. We must accept those changes as time goes on, as does the rest of the world.

Can you tell us now, in your own words, with all these witnesses here, that the lighthouses in British Columbia will not be de-manned without some consultation with the people who man the lighthouses and with the Coast Guard in British Columbia?

Mr. Young: We expect that we will continue that process. This has been a long, ongoing process. The Canadian Coast Guard and the marine navigation community worldwide is knowledgeable. This sort of change is not something that happens in isolation. It is not a question of somebody from Tracadie, New Brunswick, arriving on the scene and saying that we will close down lighthouses in British Columbia.

[Traduction]

sement — ou heureusement, selon ce que vous pensez de la concurrence au Canada — le ministre des Transports n'a pas le pouvoir discrétionnaire ni l'autorité voulue pour régler le nombre de sièges ou les allocations pour les itinéraires au pays. Par conséquent, il s'agit de concurrence dans le sens le plus strict du terme. Si on parle de lutte à finir comme scénario, où l'un ou l'autre concurrent doit disparaître, cela aussi peut se produire au Canada.

Cependant, je puis vous assurer, sénateur, que je suis tout à fait conscient qu'il faut maintenir la concurrence dans le Canada atlantique, et qu'il faut également y maintenir un bon service. Partant, nous nous efforcerons dans toute la mesure du possible de nous assurer qu'il en est de même. De toute façon, cela est conforme à l'approche que notre gouvernement a prise lorsqu'il a reconnu qu'il fallait qu'il y ait deux lignes aériennes nationales en exploitation. Bien des gens ont pensé que cela n'aurait pas dû être la façon de faire avec Canadien et Air Canada. Par conséquent, dans la mesure où cela est important à l'échelle du pays, tant sur le plan intérieur que sur le plan international, c'est aussi important dans les régions mêmes. Nous nous efforcerons de maintenir cet équilibre dans le Canada atlantique.

Le sénateur Robertson: Cela rassurera un certain nombre d'organisations dans l'est du pays.

Le sénateur Bonnell: Vous devriez venir ici chaque jour, Monsieur le ministre, parce que nombre des sénateurs présents ici aujourd'hui n'assistent ordinairement pas aux réunions du comité. Je suis heureux de voir que le Canada atlantique est si bien représenté ici aujourd'hui, parce qu'on peut s'assurer de vous poser les bonnes questions et d'obtenir les bonnes réponses.

Comme d'autres sénateurs vous posent toutes les questions qui concernent le Canada atlantique, et que je sais que les réponses qu'ils obtiendront seront exactes parce que c'est vous qui les donnez, j'aimerais passer directement du côté de l'autre océan, et à la Colombie-Britannique. La raison pour laquelle nous vous avons demandé de venir d'abord ici, c'était pour savoir ce qu'il en était de la Garde côtière et de la fermeture des phares sur la côte Ouest.

À l'Île-du-Prince-Édouard, nous n'avons pas de trains qui puissent vous causer des inquiétudes. Nous n'avons pas non plus de phare qui puisse vous en causer, parce qu'ils sont tout automatiques. Nous devons accepter ces changements avec le temps, comme le fait le reste du monde.

Pourriez-vous nous dire maintenant, dans vos propres termes, et avec tous les témoins ici présents, que les phares de la Colombie-Britannique ne seront pas automatisés sans que les gens qui y travaillent et la Garde côtière de la Colombie-Britannique soient consultés d'une quelconque façon?

M. Young: Nous nous attendons à ce que ce processus se poursuive. Il est en cours depuis longtemps. La Garde côtière canadienne et le secteur de la navigation maritime dans le monde entier sont au courant de la question. Ce genre de changement ne se produit pas isolément. Il n'est pas question que quelqu'un de Tracadie, au Nouveau-Brunswick, arrive sur place et nous dise de fermer les phares en Colombie-Britannique.

[Texte]

Senator Bonnell: We led the way in Atlantic Canada.

Mr. Young: No. As innovative and creative as we are, Atlantic Canadians are following in the footsteps of countries that have had ships for a few years, such as the United Kingdom, the United States of America, Australia, and so on. We are not really at the cutting edge. Let me put that in context for you. Canada, in the maritime provinces, or in Newfoundland, or on the West Coast, is, in the typical Canadian way, following quietly what technology has already allowed to happen around the world.

I do not want to make light of this. We who live on the coasts are aware of the traditions and tremendous contributions of people who work or man lighthouses. There is no question about that. It is not being done with any joy or with great glee. However, the technology exists that is world-proven in difficult circumstances all around the world.

We all know the beauty and the ruggedness of the West Coast. However, apart from its beauty, there is nothing particularly unusual about the marine realities of that coast.

We will continue to listen to what people have to say; there is no question about that. However, I would be very surprised if we did not also continue with the process which has been initiated in most of the technologically advanced sea-coast countries of the world to continue to move to automation and to technology. There is no pleasure that we take in doing this. However, if we use the American situation as an example, they have one manned lighthouse available for the United States of America at Boston. It is an historic site. That is what they have left.

Please do not think that it is a question of the government not listening. However, I would be amazed if there were very many people working in lighthouses who would say, "Look, this is a great idea. Let's shut down all the lighthouses," any more than you could have expected similar comments from those who frequently rode in a caboose.

I would be very surprised if the thousands of voters who live on the West Coast of Canada would say to lighthouse keepers who have been very helpful to them, and who are neighbours and friends and family, "Yes, we are happy that the government is closing down lighthouses on the West Coast." However, there are hundreds of miles of coastline in British Columbia where there are no lighthouses. There are all kinds of areas where there are no lighthouses and people continue to boat as pleasure boaters and commercial ships continue to move.

I have a great deal of sympathy and understanding for the disruption such a change will cause to the individuals concerned. We will certainly consult with them, and if someone can demonstrate that there are specific circumstances that would require that we revisit the policy, we will do so. We are not hidebound about continuing on this road. However, it is our

[Translation]

Le sénateur Bonnell: Dans le Canada atlantique, nous avons été à l'avant-garde.

M. Young: Non. Si innovateurs et créatifs que nous soyons, les Canadiens de la région de l'Atlantique suivent les traces de pays qui ont des navires depuis longtemps, comme le Royaume-Uni, les États-Unis d'Amérique, l'Australie, et ainsi de suite. Nous ne sommes pas réellement à l'avant-garde. Permettez-moi de replacer la question en contexte. Le Canada, que ce soit dans les provinces maritimes, à Terre-Neuve ou sur la côte Ouest, agit de la façon qui lui est typique: il suit tranquillement le mouvement technologique qui s'est déjà amorcé ailleurs dans le monde.

Je ne veux pas rendre les choses plus simples qu'elles sont. Nous qui vivons sur la côte sommes conscients des traditions et des contributions énormes des gens qui travaillent ou qui habitent dans les phares. On ne saurait remettre cela en question. Ce n'est pas avec joie ni de gaieté de coeur que nous faisons cela. Cependant, il existe une technologie qui a fait ses preuves dans le monde entier dans des situations difficiles.

Nous connaissons tous la beauté et la nature sauvage de la côte Ouest. Cependant, exception faite de sa beauté, elle ne se distingue en rien sur le plan maritime.

Nous continuerons à écouter ce que les gens ont à dire; cela est évident. Cependant, je serais très étonné si nous ne poursuivions pas en même temps le processus qui a été mis en branle dans la plupart des pays qui bordent les océans du monde et qui sont avancés sur le plan technologique, savoir le passage à l'automatisation et le recours croissant à la technologie. Nous ne tirons aucun plaisir à le faire. Cependant, si nous nous comparons aux États-Unis, nous verrons qu'ils ont encore un phare où il y a un gardien, et c'est à Boston. Il s'agit d'un site historique. C'est le seul qui reste.

N'allez pas penser que c'est parce que le gouvernement fédéral fait la sourde oreille. Cependant, je serais fort étonné si les gens qui travaillent dans les phares venaient me dire en grand nombre que c'est une excellente idée, et que nous devrions tous fermer les phares, pas plus que vous n'auriez attendu de commentaires semblables de la part du personnel qui était affecté au wagon de queue des convois ferroviaires.

Je serais très étonné si les milliers d'électeurs qui vivent sur la côte Ouest du Canada allaient dire aux gardiens de phare qui leur ont été très utiles, qui sont des voisins, des amis et des membres de la famille: «Oui, nous sommes heureux que le gouvernement ferme les phares sur la côte Ouest.» Toutefois, la côte de la Colombie-Britannique ne contient aucun phare sur des centaines de milles. Il y a nombre de zones littorales où il n'y a aucun phare, et les gens continuent à y naviguer à bord d'embarcations de plaisance, et des navires commerciaux continuent de s'y déplacer.

J'ai énormément de sympathie pour les gens concernés, et je comprends bien les perturbations qu'entraînera ce genre de changement. Bien sûr, nous les consulterons, et si quelqu'un peut nous prouver qu'il existe des circonstances particulières où il nous faudrait réviser la politique, nous le ferons. Nous ne tenons pas obstinément à poursuivre dans cette voie. Cependant, nous nous

[Text]

expectation that, over the next few years, lighthouses in Canada will be destaffed from coast to coast.

Senator Carney: May I ask a supplementary? First of all, as one islander to another, I would like to thank you for the opportunity to follow in your footsteps on this question.

Senator Bonnell: Keep following. A lot of people do that.

Senator Carney: Mr. Minister, I want to say that your answer indicates to me that you are not really being adequately briefed on the reality of the situation on the West Coast. When you say that it is world-proven technology, that indicates to me that you have not been adequately informed about the failure rate of the automated equipment that is on the West Coast. When you talk about the hundreds of miles where there are no lighthouses, it indicates you have not been briefed on the 25,000 miles of coast where there are no roads and no other access, except through the water or by air, to lighthouses in order that they may be repaired when automated equipment goes out.

My first supplementary to you is, are you aware that the Coast Guard's statements that this equipment works 99.9 per cent of the time are not supported by the available information? If you are not aware, why is it that your officials are not giving you this information?

Mr. Young: Senator, I am confident that I am getting reasonably accurate information. I have never suggested that the technology or the department is 100 per cent perfect. However, I am looking into the allegation made by one of our employees as to the failure rate of some of the equipment.

I will not get into a discussion based on numbers given by one of my employees, which numbers I have asked very specifically to be checked because, of course, it was of great concern when I heard it. Subsequently, I have been given other contradictory information — not solicited, incidentally — by former employees who worked with this very same person.

I do not think, however, that it is appropriate for me to totally depend on any one source of information as to the technical standards of the equipment that is being used and is being proposed to be used in Canada. That is why I have made very strenuous efforts to assure myself of what goes on in the rest of the world. If this were information coming from a totally Canadian-driven base, with only Canadian experience, and it was a "first time around the loop" kind of thing, I would be very worried about it.

However, right now on the West Coast, for example, we are having our troubles dealing with the U.S. in terms of their standards, the talk about double hulls, the talk about environmental disasters, the potential for spills and how we will cope with them, how much money we have available for clean-up, and how what we are doing compares with what Washington and Oregon are doing. I am comforted — not totally but to some

[Traduction]

attendons à ce que, d'ici quelques années, les phares n'aient plus de personnel sur les deux côtes du pays.

Le sénateur Carney: Puis-je poser une question supplémentaire? Tout d'abord, étant moi-même insulaire, je tiens à vous remercier de l'occasion que vous me fournissez de suivre la voie que vous avez tracée sur la question.

Le sénateur Bonnell: Continuez à suivre. Bien des gens font cela.

Le sénateur Carney: Monsieur le ministre, je tiens à dire que votre réponse me donne à penser que vous n'êtes pas bien renseigné sur la réalité de la situation sur la côte Ouest. Lorsque vous parlez de technologies qui ont fait leurs preuves, vous me donnez à penser que vous n'avez pas été bien informé sur le taux de pannes de l'équipement automatisé qui se trouve sur la côte Ouest. Lorsque vous parlez de centaines de milles où il n'y a pas de phares, ça me donne à penser qu'on ne vous a pas informé au sujet des 25 000 milles de côte où il n'y a aucune route ni aucune autre forme d'accès, sauf par voie maritime ou aérienne, aux phares pour qu'on puisse les réparer si l'équipement automatique connaît une défaillance.

La première question supplémentaire que je vous poserai est celle-ci: êtes-vous conscient que la déclaration de la Garde côtière selon laquelle cet équipement fonctionne 99,9 p. 100 du temps n'est pas appuyée par les informations dont nous disposons? Si vous ne le saviez pas, comment se fait-il que votre personnel ne vous en n'ait pas informé?

M. Young: Sénateur, je suis convaincu que je possède des informations d'une exactitude raisonnable. Je n'ai jamais laissé entendre que la technologie ou le ministère était infaillible. Cependant, j'étudie l'allégation faite par l'un de nos employés quant au taux de pannes de certaines des pièces d'équipement.

Je n'entrerai pas dans une discussion sur les chiffres donnés par un de mes employés, chiffres que j'ai demandé spécifiquement de vérifier parce que, lorsque je les ai entendus, ils m'ont bien sûr préoccupé énormément. Par la suite, j'ai obtenu des informations contradictoires — sans les avoir demandées, soit dit en passant — de la part d'ex-employés qui travaillaient justement avec la personne en cause.

Cependant, je ne crois pas qu'il soit convenable pour moi de dépendre totalement de l'une ou de l'autre source d'information quant aux normes techniques de l'équipement utilisé au Canada, ou que l'on propose d'utiliser. C'est pourquoi je me suis efforcé avec le plus grand sérieux de m'informer de ce qui se passe dans le reste du monde. Si les informations que j'ai obtenues provenaient uniquement de répondants canadiens et ne faisaient état que d'expériences canadiennes, et qu'il s'agissait tout le temps de précédents, j'en serais bien inquiet.

Cependant, en ce moment même sur la côte Ouest, par exemple, nous avons des problèmes avec les États-Unis en ce qui concerne leurs normes, les pourparlers concernant la double coque, les catastrophes environnementales, la possibilité de déversement et notre façon d'y réagir, l'argent que nous pourrions réserver au nettoyage et la façon dont les activités se comparent à celles des États de Washington et de l'Oregon. Je suis rassuré —

[Texte]

extent — by the fact that the United States marine sector and those people who have a concern for navigational safety in the United States are reasonably sensitive to the same kinds of things to which I am sensitive, yet they have been able to destaff all of their lighthouses.

I make the point that I will not just take the word of the Coast Guard. I will take the word of people around the world whom I respect, and who are doing similar things.

Senator Carney: Could I also suggest, with respect, that you take the word of the people who live on the coast, including MPs, Liberal MPs, Reform MPs, senators, MLAs, the ferry workers, the fishermen, and the whole maritime community who are steadfastly opposed to the destaffing of lights? One of the reasons is that lightkeepers do a whole variety of tasks.

It is interesting to me that what they do is well in line with what you talk about in terms of a new thrust in transportation policy. They do more than just provide the lights and the foghorns. They do search and rescue; they provide local weather to pilots and to the maritime community; they provide information to vessels in transit, which is very much a multi-tasking effort.

It seems to me that your whole concept of having multi-task user-pay services could well be adapted. Your idea, which has been published in terms of your comments on having a different look at how we use people and how we pay for them, is very much in line with what people on the coast are asking you to do in terms of the lights.

If we have these lights on these crucial points where there are no roads and, as I say, tens of thousands of miles of wilderness, why can we not take a closer look at how we might use all these resources to do a variety of things, such as search and rescue, local weather, and have other government agencies pay part of the cost. We then might ask the users to pay for such services, such as the vessel owners and the recreational users.

People want people on the lights. If you approached it positively and asked what we can do with these resources, what multi-tasks can we do, and how will we fund them, both from the users and from other government departments, you would have a showcase pilot project which would highlight where you want to go in transportation policy.

Mr. Young: Senator, let me address your first comment. There is no doubt that we will listen to what everyone has to say. Before you arrived, I was making a comment in another context about the consistency of the message.

[Translation]

pas totalement, mais dans une certaine mesure — par le fait que le secteur maritime des États-Unis et les personnes préoccupées par la sécurité de la navigation dans ce pays font preuve d'une sensibilité raisonnable aux genres de choses auxquelles je suis sensible, et pourtant ils ont été capables d'éliminer le personnel de tous leurs phares.

Je veux dire par là que je n'écouterai pas uniquement la Garde côtière. J'écouterai les gens que je respecte dans le monde entier, les gens qui font des choses semblables.

Le sénateur Carney: Puis-je aussi vous suggérer respectueusement d'écouter ce qu'ont à dire les gens qui vivent sur la côte, dont les députés, les députés libéraux, les députés réformistes, les sénateurs, les députés provinciaux, les travailleurs des traversiers, les pêcheurs et l'ensemble de la communauté maritime qui disent bien clairement s'opposer au retrait du personnel des phares, notamment parce qu'ils s'acquittent d'une diversité de tâches?

Je trouve intéressant de constater que ce qu'ils font est conforme à ce dont vous parlez lorsque vous prônez une nouvelle orientation de la politique du transport. Ils ne s'occupent pas uniquement de fournir le signal lumineux et de faire sonner les cornes de brume. Ils font des recherches et du sauvetage; ils fournissent la météo locale aux pilotes et à la communauté maritime; ils fournissent des informations aux navires en transit, ce qui constitue dans une grande mesure une activité à tâches multiples.

Il me semble que tout votre concept de services polyvalents payés par l'utilisateur pourrait bien être adapté. Votre idée, qu'on connaît grâce aux commentaires que vous avez formulés concernant une approche différente de la façon dont nous utilisons les ressources humaines et dont nous les payons, est très conforme à ce que les gens de la côte vous demandent de faire en ce qui concerne les phares.

Puisque nous avons ces phares à des points cruciaux de la côte, où il n'y a aucune route et, comme je l'ai dit, qui sont séparés de nous par des dizaines de milliers de milles de nature sauvage, pourquoi ne pas rechercher une façon d'utiliser toutes ces ressources pour faire une diversité d'activités, par exemple, des recherches et du secourisme ainsi que la météo locale, et demander à d'autres organismes gouvernementaux d'en payer une partie? Nous pourrions ensuite demander aux utilisateurs, par exemple les propriétaires de navires et les plaisanciers, de payer ces services.

Les gens veulent que les phares soient habités. Si vous abordiez la question selon une approche positive et que vous vous demandez quoi faire avec ces ressources, les tâches multiples qu'elles pourraient faire et la façon de les financer — les fonds pourraient provenir tant des usagers que des ministères gouvernementaux — vous auriez un projet pilote type qui vous permettrait de définir les orientations de la politique du transport.

M. Young: Sénateur, permettez-moi de répondre d'abord à votre premier commentaire. Il ne fait aucun doute que nous écouterons ce que chacun a à dire. Avant votre arrivée, je parlais de l'uniformité du message dans un autre contexte.

[Text]

If what voters, municipalities, provincial government leaders, MPs, senators and everyone who is interested in this matter puts forward is that the jobs are important, that these are good people and we would like them to continue giving this service, and that its discontinuance would be very disruptive and so forth, that I can cope with.

Senator Carney: Their services are important.

Mr. Young: I want to be very straightforward on this, because I know it will be a very emotional issue, and there will be many other emotional issues which I will have to deal with in transportation.

The one thing I am extremely concerned about is that it certainly would not be a pilot project in terms of the rest of the world, because the rest of the world is going the other way. That does not mean we have to follow them, of course.

Taking into account my background, let us look for a moment at the situation in Scotland. When I go to Scotland, I do not bask on the beaches very often, so we are talking about some very rugged country. They are destaffing lighthouses. Norway, a seafaring nation, is destaffing lighthouses.

Senator Carney: They have roads on the shoreline.

Mr. Young: If we are talking about finding ways to incorporate the people, in order to maintain their jobs and so forth, I can cope with that sort of thing because I know how disruptive it is to lose a job.

On the other hand, let me make this very clear, because it will also happen with flight control towers at airports. If we are talking about safety, that is another matter. If we are talking about technology failures, that is another matter. However, if we are fighting this noble battle to preserve this wonderful tradition, and a system which has made an enormous contribution to safety and security on the West Coast, on the basis of the faulty functioning of technology and systems that are used worldwide, that work everywhere else, I do not think I can buy that argument, quite candidly. I do not think that I would be respected anywhere else in the world if I bought into an argument that our systems are down 20 per cent of the time, or 30 per cent of the time.

What would people be thinking of our capacity to run a technical system which is up and functioning in many countries around the world? We are trying to sell our technology. We are now talking about the electronic highway. We are talking about being able to compete worldwide and yet we cannot operate a technologically functioning lighthouse?

If we are talking about maintaining jobs and a tradition, I will listen to that. I will buy into that. We will see if there are some kinds of interesting arrangements which can be arrived at. However, I will not, senator, because of my fiduciary responsibility as Minister of Transport, get involved in a discussion that, by implication, conveys to boaters, to the international marine community and to people in general that we are allowing a system

[Traduction]

Si les électeurs, les municipalités, les dirigeants des gouvernements provinciaux, les députés, les sénateurs et tout le monde qui est intéressé par la question se disent d'avis que les emplois sont importants, qu'il s'agit de bons travailleurs et que nous aimerions continuer à offrir ce service, que son interruption serait très perturbante et ainsi de suite, je m'en accommoderai.

Le sénateur Carney: Les services qu'ils nous rendent sont importants.

M. Young: Je serai très direct à ce sujet, parce que je sais qu'il va s'agir d'une question très émotive, et il y aura bien d'autres questions émotives dont je devrai m'occuper dans le domaine du transport.

La chose qui me préoccupe le plus, c'est qu'il ne s'agirait pas d'un projet pilote pour le reste du monde, parce que le reste du monde va dans l'autre sens. Bien sûr, cela ne veut pas dire qu'il nous faut emboîter le pas.

Étant donné mes antécédents, je vous demanderai d'examiner un moment la situation en Écosse. Lorsque je vais dans ce pays, je ne vais pas me prélasser sur les plages très souvent, parce qu'il s'agit d'un pays très sauvage. Pourtant, on y élimine le personnel des phares. En Norvège, nation maritime s'il en est, on élimine le personnel des phares.

Le sénateur Carney: Ils ont des routes sur le littoral.

M. Young: Si nous parlons de trouver des façons d'incorporer les gens, afin de maintenir leurs emplois et ainsi de suite, je suis d'accord avec vous, parce que je sais à quel point il peut être perturbant de perdre son emploi.

Par contre — et permettez-moi d'être très clair là-dessus —, il en ira de même pour les tours de contrôle des aéroports. Si nous parlons de sécurité, c'est une autre question. Si nous parlons d'échecs technologiques, c'est là aussi une autre question. Cependant, si nous livrons cette noble bataille pour préserver cette magnifique tradition, ainsi qu'un système qui a contribué énormément à la sûreté et à la sécurité sur la côte Ouest en nous appuyant sur les défauts de fonctionnement des techniques et systèmes utilisés dans le monde entier, qui fonctionnent partout ailleurs, alors je vous dirai en toute franchise que je ne peux accepter cet argument. Je ne pense pas que je serai respecté ailleurs dans le monde si j'admettais que nos systèmes ne fonctionnent pas durant 20 p. 100 ou 30 p. 100 du temps.

Que penseraient les gens de notre capacité de faire fonctionner un système technique qui ne pose aucun problème dans nombre d'autres pays du monde? Nous essayons de vendre notre technologie. Nous parlons actuellement d'autoroute électronique. Nous parlons d'être capables de compétitionner à l'échelle mondiale et nous irions affirmer que nous ne pouvons faire fonctionner un phare autonome?

Si nous parlons de maintenir des emplois et une tradition, j'écouterai votre argument. Je l'accepterai. Nous verrons si nous sommes capables d'en venir à des ententes intéressantes. Cependant, sénateur, ma responsabilité fiduciaire en qualité de ministre des Transports m'empêche de participer à un débat qui indique indirectement aux navigateurs, à la communauté maritime internationale et au grand public que nous permettons l'installa-

[Texte]

to develop on the West Coast of Canada that is unsafe. That I will not do. I will fight anybody, anywhere, any time. It would be irresponsible for me to allow that kind of perception to develop.

Otherwise, if the lighthouses are destaffed, I would have to go back and say, "No, no. This was just an emotional outburst. It is not really unsafe to navigate the waters in Western Canada, off the coast of British Columbia. It was just a process we went through." We are talking about one of the most important sea lanes in the world as it relates to Vancouver. I just came back from Vancouver, Victoria, Nanaimo, and so forth, where hundreds of people from all over the world are looking at setting up businesses, getting into export businesses.

Anyone would be wrong to think I would get involved in a situation where, either domestically or internationally, I am giving a signal that the Canadian government, through Transport Canada, is moving to implement an unsafe system. I will not do that when similar systems are operating all along the coast of the United States, all along the coast of our major competitors internationally. I will not do it. I will listen, out of respect and out of courtesy, and because of my sensitivity to the job issue and the traditions of it. However, I cannot deal with it, senator, on the basis of safety and technology because that would be irresponsible, in my view.

Senator Carney: We are not dealing with jobs, because the lightkeepers have jobs. They have security and they are being offered jobs in the rest of the Coast Guard service. We are dealing with the provision of services which include safety around the lights to the maritime users.

When you say you will not listen to this, do not listen to me if you do not want to. Listen to the ferry workers, the pilots. Listen to the fishermen. Listen to the politicians and the councils. There is a reason why they do not go along with this idea. It is something you inherited, in terms of a destaffing policy that has worked all along.

I am saying there is a reason for them to be so adamantly opposed to this move. I am asking you to look at multi-tasking the lights. I am asking other agencies to look at paying their share so that the issues of marine safety, which are real issues on the coast, can be addressed. That is all I am asking.

Furthermore, I am asking you to tour the coast. I am asking you to go up to Prince Rupert and go down the whole coast. You will see where some of these areas, are and why there is such adamant opposition to this change.

This is not just an emotional argument that we love these old-fashioned lightkeepers, we have treated them badly and we want them there at Entrance Island and everywhere else. The users on this coast — and there are hundreds of thousands of them — want people on the lights. I am asking you to be open to the

[Translation]

tion d'un système qui n'est pas sécuritaire sur la côte Ouest du Canada. Je ne peux faire une chose pareille. Je me battrai contre n'importe qui, n'importe où et n'importe quand, car ce serait faire preuve d'irresponsabilité pour moi de permettre qu'une telle perception puisse voir le jour.

Autrement, si l'on devait éliminer le personnel des phares, je devrais revenir sur mes pas et dire: «Non, non. Il s'agit simplement d'une question émotive, et il n'est pas réellement dangereux de naviguer dans les eaux de l'ouest du Canada, au large de la Colombie-Britannique. Il s'agissait tout simplement d'un processus que nous avons appliqué.» Nous parlons de l'une des plus importantes voies maritimes du monde, dans la mesure où Vancouver s'y trouve. Je reviens tout juste de Vancouver, Victoria, Nanaimo et ainsi de suite, où des centaines de gens du monde entier envisagent d'installer des entreprises d'exportation.

Personne n'a le droit de penser que je me placerais dans une situation où, à l'échelle tant intérieure qu'internationale, j'indique que le gouvernement canadien, par l'entremise de Transports Canada, est en train de mettre en place un système non sécuritaire. Je ne le ferai pas tandis que des systèmes semblables sont en exploitation tout le long de la côte des États-Unis, tout le long de la côte de nos principaux concurrents à l'échelle internationale. Je ne le ferai pas. J'écouterai, par respect et courtoisie, et aussi parce que je suis sensible à la question des emplois et des traditions. Cependant, je ne peux, sénateur, aborder la question sous l'angle de la sécurité et de la technologie, parce que ce serait selon moi faire preuve d'irresponsabilité.

Le sénateur Carney: Nous ne parlons pas d'emplois, parce que les gardiens de phare ont des emplois. Ils ont la sécurité d'emploi, et la Garde côtière leur offre des emplois dans ses autres services. Nous parlons d'offrir des services qui permettraient aux usagers des voies maritimes de jouir d'une certaine sécurité autour des phares.

Si, comme vous le dites, vous ne voulez pas entendre cet argument, alors ne m'écoutez pas. Écoutez les travailleurs des traversiers, les pilotes. Écoutez les pêcheurs. Écoutez les politiciens et les conseils. Ils ont des raisons pour ne pas appuyer cette idée. Il s'agit d'une chose dont vous avez hérité, une politique d'élimination du personnel qui a toujours fonctionné.

Je vous dis qu'ils ont une raison pour s'opposer avec tant de ferveur à cette mesure. Je vous demande d'envisager d'affecter des tâches multiples aux gardiens des phares. Je demande à d'autres organismes d'envisager de payer leur part pour que les questions qui touchent la sécurité maritime, qui sont les véritables enjeux sur la côte, puissent être débattues. C'est tout ce que je demande.

En outre, je vous demande de vous rendre un peu partout sur la côte. Je vous demande d'aller à Prince Rupert et de descendre la côte tout entière. Vous pourrez voir où sont certains de ces secteurs et pourquoi on s'oppose si fermement à ce changement.

Ce n'est pas simplement un argument émotif, que nous aimons ces gardiens de phare à l'ancienne, que nous ne les avons pas traités équitablement et que nous voulons qu'ils soient présents sur l'Entrance Island et partout ailleurs. Les usagers de cette côte — et ils sont des centaines de milliers — veulent que des gens

[Text]

fact that there is a reason for this. That reason has nothing to do with old traditions; it has everything to do with marine safety on one of the worst coasts in the world.

Mr. Young: What I will undertake to do is to listen and try to be receptive to whatever is proposed. What I will provide — and I will try to get this for the committee — are transcripts and press reports from every country where this process has taken place. The transcripts will reflect exactly the same discussion.

Senator Carney: The people on the coast do not live in other countries. The people on the B.C. coast live in Canada. They would like this service.

Senator Spivak: In two recent speeches, and other comments in the press, you talk about rail, air and marine subsidies. You never mention roads. According to figures I have — and I do not say this is a federal responsibility, but you could talk to your colleagues — the subsidies for roads are at least double what they are for rail. They are at least \$2 billion in cash flow, and \$4 billion in book value. I am wondering why you are not looking at roads when truck traffic is not as environmentally friendly. There are many reasons to look at road traffic in the same light as you look at railroad traffic.

The coal association appeared before us recently. Its members are taxed as much as 54 per cent more, by governments at all levels, in Canada than in the United States. We are talking about competition. As you are eliminating subsidies, the association's members are wondering if you will reduce taxation, particularly the fuel tax, for obvious reasons. They told us that it is cheaper to get coal from British Columbia and Nova Scotia than it is to get it from Alberta.

Mr. Young: On the question of the various modes of transportation and how they are subsidized, we are attempting to arrive at what is commonly referred to as a level playing field.

I met with the Federation of Canadian Municipalities yesterday. We went into this tax situation. It was great fun. They would like me to cut federal taxes, but they were not ready to buy into cutting their own municipal and property taxes, or fees, levies or charges. You are quite right. It is a very complex area.

With respect to subsidies for highways, as you know, the jurisdictional question comes into play. There is also a very obvious North American problem here. I have just come back from Europe, where I met with various ministers of transportation. The railroad passenger side of activity in Europe is quite different from the situation in North America. It has often been said that we drive cars and half-ton trucks, and that is the way it goes. I am not sure that it is the right answer with respect to the environment or business, or on the basis of subsidies, but it is a reality. We will try to treat everyone equally badly, as it relates to subsidies.

[Traduction]

fassent fonctionner ces phares. Je vous demande d'être ouvert au fait qu'il y a une raison pour cela. Cette raison n'a rien à voir avec les anciennes traditions; elle concerne uniquement la sécurité maritime de l'une des côtes les plus hostiles du monde.

M. Young: Je vais faire une chose: je vais écouter tout ce qu'on me proposera et tenter d'y être réceptif. Je vous fournirai des transcriptions et des rapports de presse de tous les pays où ce processus a été appliqué et je tenterai d'en faire parvenir des copies au comité. Les transcriptions refléteront exactement la même analyse.

Le sénateur Carney: Les gens de la côte ne vivent pas dans d'autres pays. Ils vivent au Canada. Ils aimeraient obtenir ce service.

Le sénateur Spivak: Dans deux allocutions récentes et dans d'autres commentaires fournis à la presse, vous avez parlé des subventions octroyées aux chemins de fer, aux compagnies aériennes et maritimes. Vous ne parlez jamais des routes. Si j'en crois les chiffres que j'ai ici — et je ne dis pas qu'il s'agit là d'une responsabilité fédérale, mais vous pourriez en parler à vos collègues — les subventions accordées pour les routes sont au moins le double de celles qui sont accordées aux chemins de fer. Elles sont au moins de deux milliards de dollars en liquidités et de quatre milliards de dollars au livre. Je me demande pourquoi vous n'envisagez pas le transport routier tandis que ses effets sur l'environnement sont les mêmes? Il y a bien des raisons pour considérer le transport routier selon la même optique que le transport ferroviaire.

L'Association charbonnière est venue témoigner devant nous récemment. Ses membres doivent payer jusqu'à 54 p. 100 plus d'impôts aux gouvernements de tous ordres au Canada qu'aux États-Unis. Nous parlons de concurrence. Comme vous éliminez les subventions, les membres de l'association se demandent si vous réduirez l'imposition, particulièrement sur le carburant, pour des raisons manifestes. Ils ont dit qu'il en coûtait moins cher d'obtenir du charbon de la Colombie-Britannique et de la Nouvelle-Écosse qu'il en coûte pour l'obtenir de l'Alberta.

M. Young: En ce qui concerne les divers modes de transport et la façon dont ils sont subventionnés, nous tentons de traiter tout le monde sur un pied d'égalité.

J'ai rencontré hier des représentants de la Fédération canadienne des municipalités. Nous avons parlé de la situation fiscale. C'était très amusant. Ils aimeraient que je réduise les taxes fédérales, mais ils ne sont pas prêts à réduire leurs propres taxes, cotisations, redevances ou frais municipaux ou taxes foncières. Vous avez bien raison. Il s'agit d'un secteur très complexe.

En ce qui concerne les subventions pour les routes, il faut prendre en considération, comme vous le savez, la question des autorités compétentes. Un problème très manifestement nord-américain entre aussi en jeu dans ce domaine. Je reviens tout juste d'Europe, où j'ai rencontré divers ministres des Transports. Le transport ferroviaire des passagers en Europe est très différent de la situation qui existe en Amérique du Nord. On a souvent dit que nous avons une prédilection pour les automobiles et les camionnettes, et que c'est ainsi que ça marche. Je n'en suis pas sûr qu'il s'agisse là de la bonne réponse sur les plans de

[Texte]

Senator Spivak: Is that a promise?

Mr. Young: We will try to be as fair and even-handed about it as we can.

With respect to the coal industry, the challenge for moving bulk commodities is one we want to address in terms of railroads operating efficiently. I do not know how successful we will be.

Changes are happening in Western Canada with respect to grain transportation and north-south movement. Pressure will be put on highways if there are changes in how farmers decide to move their commodities to market. This is why we are talking about an integrated multi-modal transportation system.

There has been talk that the only way this can be done is with a transportation czar, someone who can run it all. That term came up, as I recall, in the discussions concerning the difficulties we were having with the movement of grain this year because of the shortage of cars. It was felt that someone had to have dictatorial powers. Senators present from New Brunswick know that taking on those kinds of powers would be the furthest thing from my mind, so we must try to deal with the problem in another way.

I met with the coal industry last week. They raised these questions. The taxation issue across the board — provincially, federally and municipally — imposes an enormous burden. May I give you one commitment? If we can reduce the subsidies, I certainly will not be pushing to increase taxes. If we do not manage to reduce subsidies and costs, I cannot tell you anything about taxes. I am afraid they will be going in the wrong direction.

The question is this: Where do you find the slack in the system to accommodate the need to reduce the burden on the transportation industry? I understand the highway question.

Senator Spivak: And the environmental question?

Mr. Young: That is something to which I must be more sensitive, but Ms Copps is training me.

Senator Spivak: Not well enough.

Senator Davey: I hate to close on a sour note, but I am very troubled. I think you might be able to help.

What on earth is wrong with the Blue Jays? I know you are a baseball fan. I do not know whether you have been watching these last few days.

Mr. Young: I watched last night. It was painful. It was painful when it was 12 to 1. It was particularly painful when Dick Schofield got hit on the head.

[Translation]

l'environnement ou du commerce, ou compte tenu des subventions, mais il s'agit d'une réalité. Nous nous efforcerons d'accorder à chacun un traitement aussi mauvais, en ce qui concerne les subventions.

Le sénateur Spivak: Est-ce une promesse?

M. Young: Nous essaierons d'être aussi équitable et juste que possible.

En ce qui concerne l'industrie charbonnière, le transport des marchandises en vrac est l'un des défis qu'il nous faut relever pour promouvoir l'exploitation efficiente des chemins de fer. Je ne sais pas à quel point nous y arriverons.

La situation du transport du grain et du mouvement nord-sud dans l'Ouest canadien connaît des changements. Les routes seront mises à contribution si les fermiers décident de modifier leur façon de transporter leurs produits vers le marché. C'est pourquoi nous parlons d'un système de transport combiné et intégré.

Certains ont affirmé que la seule façon d'y parvenir serait de désigner une espèce de «tsar» des transports, quelqu'un qui pourrait diriger le tout. Ce terme est ressorti, autant que je me rappelle, dans les discussions qui concernaient les problèmes que nous posait cette année le transport du grain en raison de la pénurie de wagons. On avait l'impression qu'il fallait qu'une personne ait des pouvoirs dictatoriaux. Les sénateurs ici présents qui viennent du Nouveau-Brunswick savent que de m'attribuer des pouvoirs de ce genre serait la dernière chose qu'il me viendrait à l'esprit, alors il nous faut tenter de résoudre le problème d'une autre façon.

J'ai rencontré les représentants de l'industrie charbonnière la semaine dernière. Ils ont parlé de ces questions. La taxation à tout venant — aux échelles provinciale, fédérale et municipale — impose un énorme fardeau. Puis-je vous faire une promesse? Si nous pouvons réduire les subventions, je ne ferai absolument aucune pression pour accroître les taxes. Si nous ne parvenons pas à réduire les subventions et les coûts, je ne peux rien vous dire au sujet des taxes. J'ai bien peur qu'elles iront dans la mauvaise direction.

La question est la suivante: où dans le système pouvons-nous trouver la façon de réduire le fardeau imposé à l'industrie du transport? Je comprends la question liée au transport routier.

Le sénateur Spivak: Et la question environnementale?

M. Young: Cela a un aspect auquel il me faut être plus sensible, mais Mme Copps m'y aide.

Le sénateur Spivak: Pas assez.

Le sénateur Davey: Je déteste terminer sur une note négative, mais je suis très troublé. Je crois que vous pourriez m'aider.

Que diable arrive-t-il aux Blue Jays? Je sais que vous êtes un amateur de baseball. Je ne sais pas si vous avez regardé les matchs des derniers jours.

M. Young: J'ai regardé celui d'hier soir. C'était pénible à voir. C'était pénible lorsque le score était de 12 à 1. C'était particulièrement pénible lorsque Dick Schofield a été atteint à la tête.

[Text]

When in trouble, always go for a lefthander.

Senator St. Germain: I do not wish to belabour the point, but I must congratulate you for having the courage to use the Challengers, because I recognize the importance of your position. You use them for the good business of Canada, sir.

With respect to the discussion that took place on lighthouses, in the spirit of deficit reduction and what you have to do and rising interest rates — I raise the deficit issue in the Senate every opportunity I get — in view of the aggressive position some West Coasters have taken, I would encourage the full investigation of the user-pay system, if that is an option. I leave that with you in the spirit of deficit reduction.

Mr. Young: May I say in closing that much of what we will try to achieve has been attempted before. It has been attempted by my predecessors, for whom I have great respect. I have more respect for them every day that I go to work. Political stripes do not matter.

In my view, the reality is that even if we had a lot more money than we now have, even if we had a lot more flexibility than we have, even if we did not have the deficit that we have, we should still be doing much of what we will be proposing. I do not think we should look at these changes and innovations as being just a fiscal or a debt-driven exercise. If we look at what is happening around the world and the people with whom we have to compete, we are talking about taxation levels. We cannot deal with these matters in isolation. We cannot say that because there is municipal, provincial and federal taxation, our coal industry is not as competitive as it should be. It is linked with everything else we do.

I want to tell members of the committee that, with respect to the road on which we have embarked, whether or not we survive is obviously very questionable in terms of my personal survival. Much of this should be done on the basis of "it is the right thing to do", or "it is the appropriate thing to do".

I do not want to beat a dead horse, but in 1994, we must take full advantage of the technology that we have. For example, this week I met with the Deputy Prime Minister of Vietnam, to whom we are attempting to sell navigational aids, available out of Calgary through a system known as Polaris, which is based on global positioning systems. In the present circumstances, how can I be trying to convince these people? I have just come back from Vietnam and Malaysia, and that part of the world. We are saying to them, "Look, we have cutting-edge technology. We know how to do these things. We are good at it. We manage the vessel traffic into Hong Kong, the busiest container port in the world." At the same time, questions are being asked as to whether or not our air navigation system will function appropriately; whether our marine navigation system will function appropriately. Let me tell you, if we are to be competitive, we must demonstrate domestically that we are capable of getting out on the cutting

[Traduction]

Lorsque vous avez des problèmes, choisissez toujours un gaucher.

Le sénateur St. Germain: Je ne veux pas monter la question en épingle, mais je dois vous féliciter d'avoir eu le courage de vous servir des Challengers, parce que je reconnais l'importance de votre poste. Vous vous en servez pour bien mener les affaires du Canada, Monsieur le ministre.

En ce qui concerne les discussions qui ont eu lieu au sujet des phares, et compte tenu de l'obligation de réduire le déficit, de ce que vous avez à faire et de la hausse des taux d'intérêt — je parle du déficit au Sénat toutes les fois où j'en ai l'occasion — au regard de la position agressive que certains citoyens de la côte Ouest ont adoptée, j'aimerais qu'on examine le système d'utilisateur payeur de façon approfondie, si l'on décide d'en faire une option. C'est là ma proposition, dans l'optique d'une réduction du déficit.

M. Young: Puis-je dire en terminant qu'une grande part de ce que nous tenterons de réaliser a déjà été essayé auparavant. Mes prédécesseurs, pour qui j'ai le plus grand respect, ont déjà essayé. Plus mon mandat se poursuit, et plus je les respecte, peu importe leur orientation politique.

Selon moi, la réalité, c'est que même si nous avons beaucoup plus d'argent que nous en avons maintenant, même si nous avons beaucoup plus de souplesse que nous en avons maintenant, même si nous n'avons pas le déficit actuel, nous devrions quand même tenter d'accomplir une grande part de ce que proposerons. Je ne pense pas que nous devrions étudier ces changements et ces innovations comme s'il s'agissait simplement d'une question fiscale ou d'un exercice visant à réduire la dette. Si nous regardons ce qui se passe dans le monde et les gens contre qui il nous faut compétitionner, alors il nous faut aborder la question des taxes. Nous ne pouvons parler de ces questions isolément. Nous ne pouvons dire qu'en raison des taxes municipales, provinciales et fédérales, notre industrie charbonnière n'est pas aussi compétitive qu'elle devrait l'être. La question a un lien avec tout le reste.

Je veux dire aux membres du comité qu'en ce qui concerne la voie dans laquelle nous nous sommes engagés, notre survie, du moins la mienne, est manifestement très douteuse. Une grande part de cela doit être accompli parce qu'il s'agit de la bonne chose à faire ou de la chose la plus appropriée.

Je ne veux pas enfoncer de portes ouvertes, mais je vous dirai qu'en 1994, il nous faut tirer pleinement profit de la technologie qui est à notre disposition. Par exemple, cette semaine, j'ai rencontré le vice-premier ministre du Vietnam, pays auquel nous tentons de vendre des aides à la navigation offertes depuis Calgary par l'entremise d'un système connu sous le nom de Polaris, qui est fondé sur le Système de positionnement global. Dans les circonstances actuelles, comment puis-je tenter de convaincre ces gens? Je reviens tout juste du Vietnam et de la Malaisie, de cette partie du monde. Nous leur disons: «Voyez, nous avons une technologie de pointe. Nous savons comment faire ces choses. Nous connaissons beaucoup de succès. Nous parvenons à guider la circulation maritime vers Hong Kong, terminal portuaire à conteneurs le plus occupé du monde.» En même temps, on nous demande si notre système de navigation aérienne fonctionnera de la bonne façon, si notre système de navigation maritime

[Texte]

edge, not because we enjoy disrupting people's lives or changing their habits, but because it is the right thing to do.

A final comment about the Challenger. Nothing is more embarrassing than being out there somewhere in the rest of the world and having the Germans, for instance, come aboard to have meetings on Challengers. What a wonderful comment on our capacity to produce aircraft. Ministers in the German government operate 12 of them. I am over there trying to sell the Dash-8 and the new Global Express for Bombardier. I am talking to Prime Minister De Maziere, telling him how great these aircraft are, and he asks me, "How did you get here?" and I have to say, "Well, it is a little tiresome."

The Chairman: Mr. Minister, on behalf of the committee, I want to say thank you very much. We appreciate your candour. We hope that this fall you will come back again before our committee. We have many more questions for you.

Mr. Young: I shall look forward to it.
The committee adjourned.

[Translation]

fonctionnera de la bonne façon. Laissez-moi vous dire ceci: si nous voulons être compétitifs, nous devons faire la preuve au pays que nous sommes capables de produire des instruments à la fine pointe de la technologie, non pas parce que nous aimons perturber la vie des gens ou modifier leurs habitudes, mais bien parce qu'il s'agit de la bonne chose à faire.

Je ferai un dernier commentaire concernant le Challenger. Rien n'est plus embarrassant que de se trouver quelque part ailleurs dans le monde et de voir des Allemands, par exemple, monter à bord pour y parler du Challenger. Quelle merveilleuse illustration de notre capacité de production d'aéronefs! Des ministres du gouvernement allemand en exploitent douze. Je suis là, à tenter de leur vendre les Dash-8 et le nouveau Global Express de Bombardier. Je parle au Premier ministre De Maziere, je lui parle des qualités de ces aéronefs, et voilà qu'il me demande: «Comment êtes-vous venu ici?» et je dois lui répondre: «Eh bien, cela n'a pas été facile.»

Le président: Monsieur le ministre, au nom du comité, je souhaite vous exprimer nos sincères remerciements. Nous apprécions votre honnêteté. Nous espérons que vous reviendrez une nouvelle fois devant notre comité à l'automne. Nous aurons alors bien d'autres questions à vous poser.

M. Young: C'est avec plaisir que je le ferai.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
Ottawa, Canada K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communication Canada — Édition
Ottawa, Canada K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

The Honourable Doug Young, Minister of Transport

L'honorable Doug Young, Ministre du transport

CAJ
YE 19
- 783

Commissaire
Publication



First Session
Thirty-fifth Parliament, 1994

Première session de la
trente-cinquième législature, 1994

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du comité
sénatorial permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

Chairman:
The Honourable DONALD H. OLIVER, Q.C.

Président:
L'honorable DONALD H. OLIVER, c.r.

Wednesday, October 5, 1994
Wednesday, October 26, 1994

Le mercredi 5 octobre 1994
Le mercredi 26 octobre 1994

Issue No. 10

Business of the Committee

Fascicule n° 10

Travaux du comité



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable DONALD H. OLIVER, Q.C., *Chairman*

The Honourable M. Lorne Bonnell, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams	Johnson
Atkins	* Lynch-Staunton
Bacon	(or Berntson)
Davey	Roberge
Eyton	Spivak
* Fairbairn (or Molgat)	Thériault
Forrestall	

* *Ex Officio Members*

(Quorum 4)

Pursuant to Rule 86(4), membership of the Committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Bacon substituted for that of the Honourable Senator Petten. (*October 26, 1994*)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable DONALD H. OLIVER, c.r.

Vice-Président: L'honorable M. Lorne Bonnell

et

Les honorables sénateurs:

Adams	Johnson
Atkins	* Lynch-Staunton
Bacon	(ou Berntson)
Davey	Roberge
Eyton	Spivak
* Fairbairn (ou Molgat)	Thériault
Forrestall	

* *Membres d'office*

(Quorum 4)

Conformément à l'article 86(4) du Règlement, la liste des membres du Comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Bacon est substitué à celui de l'honorable sénateur Petten. (*le 26 octobre 1994*)

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Wednesday, October 5, 1994
(12)

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, met this day *In Camera*, in Room 172-E, at 3:27 p.m., the Chairman, the Honourable Senator Donald H. Oliver, Q.C., presiding.

Members of the Committee present: The Honourable Senators Adams, Atkins, Bonnell, Davey, Forrestall, Johnson, Oliver, Petten and Spivak. (9)

Other Senator present: The Honourable Senator Carney.

In attendance: Mr. John Christopher and Mr. Dan Shaw from the Research Branch of the Library of Parliament.

The Committee met to discuss its future business.

Lightstation study

The Honourable Senator Carney made a presentation to the Committee and presented a list of parliamentarians and organizations supporting lighthouses. After discussion, the Committee agreed that a Subcommittee of five members, as decided by the Committee on June 8, 1994, travel to British Columbia in the second half of November.

It was further agreed that the Clerk of the Committee meet with Senator Carney to prepare a proposed schedule and itinerary for the travel which is to be submitted to the Steering Committee for approval.

Open Skies Agreement

The Chairman reported on a proposal from the Chairman of the House of Commons Committee on Transport to the Standing Senate Committee on Transport and Communications that the two committees might travel to Washington together on a fact finding mission with respect to the status of negotiations on the bi-lateral air agreement between Canada and the United States.

It was agreed that the Committee would likely travel to Washington with the House of Commons Committee in November or December, 1994.

It was further agreed that the Clerk and the Researcher of the Committee meet with the Clerk of the House of Commons Committee to discuss joint travel by the two Committees and to report back to the Committee.

It was agreed that the Committee ask the Senate for an extension of its report date from October 31, 1994 to June 30, 1995, with respect to its Order of Reference regarding its special study on the Report of the National Transportation Act Review Commission entitled Competition in Transportation, Policy and Legislation in Review.

ABB (Asea Brown Boveri)

It was agreed that the Committee meet representatives from ABB in late October or early November.

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mercredi 5 octobre 1994
(12)

[Traduction]

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à huis clos, à 15 h 27, dans la salle 172-E, sous la présidence de l'honorable sénateur Donald H. Oliver, c.r. (*président*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Atkins, Bonnell, Davey, Forrestall, Johnson, Oliver, Petten et Spivak. (9)

Autre sénateur présent: L'honorable sénateur Carney.

Présents: MM. John Christopher et Dan Shaw, du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement.

Le comité se réunit pour discuter de ses travaux futurs.

Étude sur les phares

L'honorable sénateur Carney présente un exposé au comité et une liste de parlementaires et d'organismes en faveur du maintien des fonctions de gardien de phares. Après discussion, le comité accepte qu'un sous-comité de cinq membres, conformément à la décision prise par le comité le 8 juin 1994, se rende en Colombie-Britannique dans la deuxième moitié du mois de novembre.

Il est également convenu que le greffier du comité rencontre le sénateur Carney pour préparer l'horaire et l'itinéraire qui seront soumis à l'approbation du comité de direction.

Accords «Ciel ouvert»

Le président signale au comité que le comité permanent des transports de la Chambre des communes leur a fait parvenir une proposition portant que les deux comités se rendent ensemble à Washington pour faire enquête sur le déroulement des négociations entre le Canada et les États-Unis relativement à l'Accord bilatéral sur l'espace aérien.

Il est convenu que le comité se rendra probablement à Washington avec le comité de la Chambre des communes en novembre ou décembre 1994.

Il est également convenu que le greffier et l'attaché de recherche du comité rencontrent le greffier du comité de la Chambre des communes pour discuter du voyage des deux comités et qu'ils fassent rapport de leurs démarches.

Il est convenu que le comité demande au Sénat de repousser la date de son rapport du 30 octobre 1994 au 30 juin 1995, relativement à son ordre de renvoi concernant son étude spéciale du rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, intitulé «La Concurrence dans les transports: Regard sur la politique et la législation.»

ABB (Asea Brown Boveri)

Il est convenu que le comité rencontre des représentants de ABB à la fin d'octobre ou au début novembre.

[Text]

Minister of Industry

It was agreed that the Committee meet the Minister of Industry on November 16, 1994 and that the Clerk confirm that date with the Minister.

Transportation Safety Board

It was agreed, that the Committee, its schedule permitting, would visit the engineering facilities of the Board in late October or early November.

Committee issues

It was agreed to reduce the number of issues of Committee proceedings printed from 500 to 250.

Meeting in France on High Speed Rail

The Chairman informed the Committee that there was a possibility of an invitation from France to Canadian parliamentarians to attend an information session on high speed rail in France. The Chairman agreed to provide further information to Committee members as he received it.

Report on Montreal Airports

It was agreed to have the Honourable Senator Rizzuto address the Committee at its next meeting with respect to his report on Montreal Airports.

At 4:32 p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Wednesday, October 26, 1994

(13)

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, met this day in Room 356-S, at 2:55 p.m., the Chairman, the Honourable Senator Donald H. Oliver, Q.C., presiding.

Members of the Committee present: The Honourable Senators Atkins, Bacon, Bonnell, Davey, Oliver, Spivak and Thériault. (7)

Other Senator present: The Honourable Senator Rizzuto.

In attendance: Mr. Dan Shaw from the Research Branch of the Library of Parliament.

The Committee met to discuss its future business.

The Honourable Senator Rizzuto made a presentation on his report entitled *Analysis of the Development of Montreal's Airports and Recommendations* and answered questions.

Minister of Canadian Heritage

It was agreed to invite the Minister of Canadian Heritage before the Committee. It was further agreed that the Chairman would speak to officials of the Department of Canadian Heritage to obtain further information on what topics the Minister would address in an appearance before the Committee.

[Traduction]

Ministre de l'Industrie

Il est convenu que le comité rencontre le ministre de l'Industrie le 16 novembre 1994, et que le greffier le confirme avec le ministre.

Bureau de la sécurité des transports

Il est convenu que le comité, si son horaire le lui permet, visiterait les installations techniques du Bureau à la fin d'octobre ou au début de novembre.

Fascicules du comité

Il est convenu de faire passer de 500 à 250 le nombre d'exemplaires des délibérations du comité.

Rencontre en France au sujet du train à grande vitesse

Le président signale qu'il est possible que les parlementaires canadiens reçoivent une invitation pour se rendre en France, à une séance d'information sur le train à grande vitesse. Le président s'engage à donner de plus amples informations aux membres du comité lorsqu'il en aura.

Rapport sur les aéroports de Montréal

Il est convenu que l'honorable sénateur Rizzuto s'adressera au comité, à sa prochaine séance, pour lui présenter son rapport sur les aéroports de Montréal.

À 16 h 32, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

OTTAWA, le mercredi 26 octobre 1994

(13)

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui dans la salle 356-S, à 14 h 55, sous la présidence de l'honorable sénateur Donald H. Oliver, c.r., (*président*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Atkins, Bacon, Bonnell, Davey, Oliver, Spivak et Thériault. (7)

Autre sénateur présent: L'honorable sénateur Rizzuto.

Présent: M. Dan Shaw du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement.

Le comité se réunit pour discuter de ses travaux futurs.

L'honorable sénateur Rizzuto présente un exposé sur son rapport intitulé *Analyse du développement des aéroports de Montréal et recommandations*, et il répond aux questions.

Ministre du patrimoine canadien

Il est convenu d'inviter le ministre du Patrimoine canadien à comparaître devant le comité. Il est également convenu que le président demandera aux collaborateurs du ministre, au ministère du Patrimoine canadien, de plus amples informations sur les sujets que le ministre abordera à l'occasion de sa comparution devant le comité.

[Texte]

The Chairman also agreed to consider a proposal by the Honourable Senator Davey, That the Committee undertake a study of the Canadian Broadcasting Corporation and private broadcasting.

Minister of Industry

It was agreed to hear the Minister of Industry on December 7, 1994.

ABB

It was agreed to hear representatives from ABB on November 1, 1994.

Transportation Safety Board

It was Agreed to visit the facilities of the Transportation Safety Board on November 2, 1994.

Lightstation Study

The Chairman reported the recommendations of the Steering Committee with respect to the lightstation study, namely, that the Committee continue the study and

- that a group of five members of the Committee, namely, Senators Adams, Bonnell, Forrestall, Johnson and Thériault travel to British Columbia during the week of November 21, 1994;
- that the Clerk of the Committee and the researcher, John Christopher accompany the members on the mission to British Columbia;
- that the trip would take the form of an informal fact-finding mission and any meetings with groups or individuals would not constitute formal hearings of the Standing Committee on Transport and Communications;
- that since the Chairman, the Honourable Donald Oliver, is unable to participate in the mission, the Deputy Chairman, the Honourable Lorne Bonnell, would preside over the mission and meetings in British Columbia;
- that the Committee would not place any notices in the media with respect to its mission;
- that the Coast Guard be asked to provide transportation to members for visits to remote lightstations such as Nootka and Pointer Light;
- that an amount be left in the budget for travel to the East Coast.

It was agreed to accept the recommendations of the Steering Committee.

At 4:02 p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

[Translation]

Le président accepte également d'examiner une proposition de l'honorable sénateur Davey voulant Que le comité entreprenne une étude de la Société Radio-Canada et des radiodiffuseurs et télédiffuseurs privés.

Ministre de l'Industrie

Il est convenu d'entendre le ministre de l'Industrie le 7 décembre 1994.

ABB

Il est convenu d'entendre des représentants de ABB le 1^{er} novembre 1994.

Bureau de la sécurité des transports

Il est convenu de visiter les installations du Bureau de la sécurité des transports, le 2 novembre 1994.

Étude sur les phares

Le président fait rapport des recommandations du comité de direction en ce qui concerne l'étude sur les phares, notamment que le comité poursuive l'étude et

- que cinq membres du comité, les sénateurs Adams, Bonnell, Forrestall, Johnson et Thériault, se rendent en Colombie-Britannique pendant la semaine du 21 novembre 1994;
- que le greffier du comité et l'attaché de recherche John Christopher accompagnent les membres du comité lors de leur mission en Colombie-Britannique;
- que le voyage prenne la forme d'une enquête non officielle, et que toute rencontre avec des groupes ou des personnes ne soit pas considérée comme une audience officielle du comité permanent des transports et des communications;
- que, puisque le président, l'honorable Donald H. Oliver, ne peut participer à la mission, le vice-président, l'honorable Lorne Bonnell, préside la mission et les rencontres qui auront lieu en Colombie-Britannique;
- que le comité ne fasse pas publier d'avis dans les médias en ce qui concerne sa mission;
- qu'il soit demandé à la Garde côtière de fournir un moyen de transport aux membres du groupe afin qu'ils puissent se rendre aux phares de Nootka et de Pointer Light;
- que des fonds soient conservés dans le budget afin de pouvoir se rendre sur la côte Est.

Il est convenu d'accepter les recommandations du comité de direction.

À 16 h 02, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

Le greffier du comité
Tōnu Onu
Clerk of the Committee

EVIDENCE

OTTAWA, Wednesday, October 26, 1994

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 2:45 p.m. to consider future business of the committee.

Senator Donald H. Oliver (*Chairman*) in the Chair.

The Chairman: Honourable senators, I wish to extend a cordial and warm welcome to our newest member, Senator Bacon from Quebec. We welcome you to the committee. We are delighted that you have joined us, and we look forward to you participating in our deliberations.

We have not had any new legislation in this session, but I was told that in the next couple of months we should be receiving legislation on some very important transport issues.

Senator Bacon: I am looking forward to it.

The Chairman: The first item on the agenda is a presentation by the Honourable Senator Rizzuto on a report he prepared with respect to the development of Montreal's airports.

Our clerk has spoken with Senator Rizzuto. The honourable senator wishes to make a general presentation of five or ten minutes, and then perhaps we could ask questions.

Le sénateur Rizzuto: Monsieur le président, si vous le permettez, je vais vous donner un résumé de la recherche que nous avons faite et en même temps élaborer sur certaines recommandations contenues dans le rapport.

Plusieurs sont au courant que j'ai été opéré à un oeil. Il y a trois mois, j'avais de la difficulté à lire. Je vais essayer de vous faire en une fois un résumé. S'il y a des questions, je répondrai aux questions et je pourrai en discuter avec vous.

Je remercie le comité tout d'abord de me permettre de vous en parler et discuter et avoir votre appui dans la démarche que j'ai faite. C'est une recherche que nous avons menée depuis six mois. Il est quand même très important dans l'intérêt de la grande région de Montréal et cela va même dans l'intérêt du Nord-Ouest du Québec et on peut parler même de l'intérêt national si on pense que tout cela peut être bénéfique dans le système des aéroports à Montréal ou ailleurs.

Les problèmes de la grande région de Montréal, c'est qu'on a construit l'aéroport international de Mirabel, mais depuis 20 ans, on ne lui a jamais vraiment donné les moyens d'opérer à 100 p. 100.

Un des problèmes, c'est qu'on n'a jamais transféré les vols nécessaires pour alimenter les vols internationaux. Donc on a les vols internationaux qui vont en Europe, un peu partout mais tous les vols de l'Amérique du Nord sont restés à l'aéroport de Dorval.

On alimente pas les mêmes vols pour aller en Europe. Deuxièmement, dans une partie de la grande région de Montréal, les gens ont des difficultés pour se rendre à l'aéroport de Mirabel.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mercredi 26 octobre 1994

[Traduction]

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 14 h 45 pour passer en revue les activités futures de ce comité.

Le sénateur Donald H. Oliver (*président*) occupe le fauteuil.

Le président: Honorables sénateurs, j'aimerais souhaiter cordialement la bienvenue à la dernière de nos membres, la sénatrice Bacon du Québec. Sénatrice, c'est avec plaisir que nous vous accueillons au sein de ce comité. Nous sommes heureux que vous vous joigniez à nous et que vous participiez à nos délibérations.

Nous n'avons pas eu à étudier de nouvelles lois depuis le début de cette session mais l'on m'a indiqué que, dans les deux mois qui suivent, un texte législatif portant sur des questions de transport très importantes devrait nous être soumis.

Le sénateur Bacon: Je serais enchantée de l'examiner.

Le président: Le premier point à l'ordre du jour est un exposé que l'honorable sénateur Rizzuto doit présenter sur un rapport qu'il a préparé au sujet de l'avenir des aéroports de Montréal.

Notre greffier a parlé avec le sénateur Rizzuto. L'honorable sénateur souhaite faire un exposé général de 5 à 10 minutes après lequel nous pourrions peut-être lui poser des questions.

Senator Rizzuto: Mr. Chairman, with your permission I will briefly summarize the research that we have done and at the same time discuss in greater detail some of the recommendations contained in the report.

As many of you know, I had an eye operation. Three months ago, I was having trouble reading. I will try to summarize the facts for you. I will be happy to answer any questions and discuss the matter with you.

First of all, I want to thank the committee for giving me the opportunity to speak to you and you the members for the support I have received. Our research was conducted over the past six months. The interests of the metropolitan Montreal area and northwestern Quebec are at issue here. We could also talk about the national interest if we consider how beneficial this could be to the airport system in Montreal or elsewhere.

The problem in the case of the metropolitan Montreal area is that Mirabel Airport was built 20 years ago, but has yet to be given the means to operate at full capacity.

One problem is that the flights required to supply international flights were never rerouted to Mirabel. International flights depart for Europe and other points, but all North American flights continue to be routed through Dorval.

Secondly, in parts of the metropolitan Montreal area, it is difficult for people to reach Mirabel Airport. As everyone who is familiar with the area knows, there are a number of islands in the

[Texte]

Comme le savent tous ceux qui connaissent la grande région de Mirabel, nous avons des îles. Nous avons l'île de Montréal, l'île de Laval, donc il y a trois rivières à traverser. Il y a trois ponts à traverser si on part de la rive sud de Montréal pour aller à Mirabel.

Vous vous imaginez dans la période de pointe, que ce soit le matin ou le soir, si des gens doivent prendre l'avion à Mirabel à neuf heures, il faut qu'ils se lèvent à quatre ou cinq heures le matin, ils ne savent jamais à quelle heure ils vont pouvoir se rendre à Mirabel.

Ce problème n'a jamais été réglé depuis 20 ans et il est extrêmement important que l'on s'en occupe. L'autre partie aussi qui a été négligée a été de relier la grande région de la capitale nationale, donc Ottawa-Hull, le Nord-Ouest du Québec pour favoriser l'accès à l'aéroport de Mirabel. Au moment où on se parle, on doit traverser pas moins de 15 voies ferrées et même plus à partir de Gatineau pour aller à Mirabel par la vieille route. De plus, cela fait une centaine d'années qu'elle est construite et elle n'a jamais été refaite. Donc c'est vraiment difficile de pouvoir penser qu'on part d'ici pour aller à Mirabel.

Qu'est-ce qui se passe au moment où on se parle? Des gens de Hull et de Gatineau, de toute la grande région du Nord-Ouest québécois, doivent passer par Ottawa, par l'Ontario et entrer si vous voulez par la partie ouest de l'île de Montréal.

Vous avez encore le problème des ponts et des rivières. Si quelqu'un part d'ici, il doit entrer dans l'île de Montréal par le pont de l'ouest de l'île et après emprunter le pont pour traverser la rivière des Prairies pour entrer dans Laval et continuer vers le nord pour aller à Mirabel. Donc cela devient un grand détour. De plus, cela crée directement du trafic à l'intérieur de l'île de Montréal.

C'est cette partie où cela devient urgent et important de pouvoir trouver, premièrement, comment alimenter les vols de Mirabel pour le rendre rentable et s'en servir; deuxièmement, comment se rendre à Mirabel de la grande région de Montréal et même de l'Estrie; troisièmement, comment rapprocher le Nord-Ouest québécois, y compris la capitale nationale, de Mirabel.

Beaucoup de gens préfèrent si on prend la région ici, au lieu de faire deux ou trois heures d'automobile pour prendre un avion à Mirabel pour aller en Europe, ils préfèrent prendre un avion à Ottawa, aller à Toronto parce qu'ils ont toutes les facilités pour se faire.

Deuxièmement, à ce moment pour aller même à l'extérieur, il y a la même chose. La partie est du Canada, si on parle de Moncton, Halifax, Saint-Jean, vous avez les mêmes problèmes. Toutes les destinations de l'est du Canada, tous les avions qui volent à l'intérieur de l'est du pays vont à Dorval.

Donc les usagers devront aller à Dorval récupérer leurs bagages et pour se rendre à Mirabel, il faut traverser deux ponts et je n'ai pas besoin de vous dire les complications.

Donc les gens préfèrent à ce moment ne pas aller à Montréal. Ils vont à Toronto. Il y a toutes sortes de situations où vraiment Mirabel devient inaccessible aux usagers de l'est du Canada et même du sud de Montréal.

[Translation]

region and three rivers to cross. From the south shore to Mirabel Airport, three bridges have to be crossed.

You can imagine that if someone has to catch a 9 a.m. flight at Mirabel and must contend with morning rush hour traffic, that person may have to rise at four or five in the morning because it is impossible to know how long it will take to get to the airport.

This problem has existed for twenty years and it is important that we deal with it. Another issue that has been neglected is a link between the National Capital Region, that is Ottawa-Hull and northwestern Quebec to facilitate access to Mirabel Airport. At present, persons travelling from Gatineau to Mirabel must cross no less than 15 sets of rail tracks and moreover, must use the old highway. This road was built a hundred years ago and has never been upgraded. Therefore, it is really difficult to get from this region to Mirabel.

What is the current situation for travellers? Residents of Hull, Gatineau and all of northwestern Quebec must travel through Ottawa, Ontario and ultimately through the West Island.

Here again, the bridges and rivers pose a problem. A person travelling from this region must cross the West Island bridge to get onto the Island of Montreal and then must cross Rivière des Prairies to get to Laval, before continuing in a northerly direction to Mirabel. This is a major detour. Furthermore, it adds to the traffic congestion on the Island of Montreal.

One of the more crucial issues is determining how to route flights through Mirabel in order to make the facility profitable and useful. Another issue is the link between metropolitan Montreal and even the Eastern Townships and Mirabel Airport. Finally how to improve the link between northwestern Quebec, including the National Capital Region, and Mirabel.

Many people from this region who have to catch a flight to Europe prefer to fly from Ottawa to Toronto, which has all the necessary facilities, rather than drive for two or three hours to Mirabel.

The same problem arises in the case of domestic flights. People heading for eastern Canada, be it Moncton, Halifax or Saint John, encounter the same problems. All domestic flights to eastern Canada are routed through Dorval.

Passenger have to pick up their luggage in Dorval before heading off to Mirabel, and of course, they have to deal with the problems of getting there.

As matters now stand, people prefer not to go to Montreal. They go to Toronto. There are all kinds of instances where Mirabel is not accessible to travellers from eastern Canada or even from the south shore of Montreal.

[Text]

Pour faciliter cette chose, il faudrait que les gens puissent venir de l'est du Canada et aller à Mirabel, y changer d'avion à Mirabel et aller partout à travers le monde normalement et surtout vers l'Europe.

Ce sont les gros problèmes aujourd'hui. On a envoyé des vols nationaux, internationaux à Mirabel mais on n'a pas fourni les facilités pour aller vraiment prendre les avions.

On demande aux gens d'aller à Dorval, de changer et tout cela pour aller prendre l'avion à Mirabel. Donc cela ne marche pas.

On a créé une situation où à Toronto, on est obligé d'agrandir continuellement depuis 20 ans et vous avez des statistiques à ce sujet.

On a doublé le nombre des usagers à Toronto depuis 20 ans et, à Mirabel, un aéroport où on a dépensé énormément d'argent, là je parle dans l'intérêt national, on ne s'en sert pas parce qu'on ne s'est pas donné les moyens de s'en servir comme il faut. C'est un des problèmes.

On recommande dans le rapport qu'on devrait transférer les vols à courte distance, les vols qui pourraient alimenter le trafic pour permettre aux vols qui sont à Mirabel d'aller partout internationalement. Si jamais on peut le faire, il faudrait à ce moment renvoyer les vols de Mirabel à Dorval, mais d'après moi, c'est inséparable. On ne peut permettre à Mirabel d'avoir des vols pour alimenter les vols internationaux et rien au moment où on se parle pour alimenter le trafic local.

D'ailleurs, encore là, si on a pas un train rapide à partir de Saint-Hubert sur la rive sud de Montréal, dans la Montérégie pour aller à Mirabel, pour les usagers encore là, c'est vraiment inacceptable, en 1994. Ils doivent faire deux ou trois heures de route à l'heure de pointe le matin et l'après-midi. Ils savent quand ils partent, ils ne savent pas quand ils arrivent. Nous en sommes rendus à un point où les gens doivent partir la veille pour aller coucher à l'hôtel de l'aéroport et ce sont des gens de la région. On demande des sacrifices à ces gens.

Pour les transferts des vols, nous recommandons que les vols pour alimenter l'international, donc toute l'Amérique du Nord, y compris ceux à travers le monde, devraient aller à Mirabel. On devrait transférer les vols nolisés qu'on appelle communément les «charters» de Mirabel à Dorval parce que là on trouverait vraiment les marchés plus locaux.

Normalement les vols nolisés, ce sont les gens de la grande région de Montréal qui les prennent ou qui viennent d'un peu partout de l'est et qui ont un accès plus facile à Dorval.

Ce ne sont pas les mêmes usagers, les gens qui prennent les vols nolisés, ce sont les gens qui vont en vacances. De plus en plus, on trouve un marché d'année en année où les gens en hiver vont dans le sud, ils vont prendre ces vols. Comme vous le savez, c'est beaucoup moins cher que de prendre un vol commercial régulier.

En réalité, beaucoup de gens s'en vont en Europe sur des vols nolisés. La masse de la population se sert de cela.

[Traduction]

Travellers from eastern Canada should be able to land at Mirabel and catch a connecting flight to any destination in the world, particularly Europe.

These are the main problems travellers face today. National and international flights are routed through Mirabel, but no arrangements have really been made to provide connecting flights.

People are supposed to fly to Dorval, and then make arrangements to get to Mirabel. This is unacceptable.

The Toronto airport has been expanding steadily for the past 20 years and the statistics are there to prove it.

Passenger traffic through Toronto has doubled in the last 20 years while Mirabel Airport, a facility on which enormous amounts of money were spent, for the sake of the national interest, is underutilized because the necessary measures have not been taken. That is one of the problems.

In the report, we recommend that short-haul flights be routed through Mirabel, thereby allowing passengers to get to any international destination. If this can be done, other flights could be routed through Dorval, but in my view, the two facilities are linked. It is ludicrous to route all international flights through Mirabel, while at the same time, this facility is incapable of servicing local and domestic routes.

Moreover, it is really unacceptable that today, in 1994, we still do not have a high-speed train linking Saint-Hubert on Montreal's south shore in the Montérégie region to Mirabel Airport. Passengers must drive for two or three hours in rush-hour traffic, morning and afternoon, just to catch a flight. They know when their flight is scheduled to leave, but they do not know how long it will take them to get to the airport. We have reached a point where people leave the day before their flight and spend the night at the airport's hotel. I am talking about residents of the region. They are being asked to make some sacrifices.

As far as connecting flights are concerned, we recommend that international flights to all destinations in North America and the world be routed through Mirabel. However, charter flights should be routed through Dorval, rather than Mirabel, because they service more local markets.

As a rule, people who take charter flights are from the metropolitan Montreal area or from eastern Canada. It is easier for them to get to Dorval Airport.

The people who book charter flights are generally leaving on vacation. Every year, more and more people are going south in the winter and book a charter flight. As you know, charters are much less expensive than regular commercial flights.

In fact, many travellers to Europe also book charter flights. This is the preferred option of most people.

[Texte]

Aujourd'hui, on exige de ces gens-là de passer des heures en auto, de dépenser énormément d'argent pour pouvoir se rendre à l'aéroport de Mirabel pour aller prendre leur avion. Des fois, cela leur coûte 100 \$ pour prendre l'avion à Mirabel alors que le vol pour se rendre à Paris coûte 400 \$.

Il y a un problème pour la population. Il y a un problème non seulement quant à l'opération des deux aéroports mais au niveau de la masse de la population.

On n'a pas assez donné à ces aéroports comme on devrait le faire. C'est la même chose au Nord-Ouest.

Il y a beaucoup de choses qu'on recommande aussi. Il y a des vols à ciel ouvert. On parle quand même un peu à long terme. C'est la raison pourquoi on inclut dans les tracés du train dans les premières pages, le fait d'avoir un train rapide qui part directement de Saint-Hubert, donc qui pourrait relier les trois aéroports.

Comme vous le savez, c'est l'île de Montréal. En plein centre, vous avez l'aéroport de Saint-Hubert, vous avez l'aéroport de Dorval dans l'ouest de l'île et vous avez Mirabel complètement dans l'extrême nord.

Ce que vous avez en rouge, c'est un train rapide qui pourrait relier toutes les régions, y compris le centre du Québec où les gens pourront se faire conduire à cette gare, celle du train à Saint-Hubert et pouvoir se rendre à Mirabel à l'intérieur de 30 ou 35 minutes avec un train express si vous voulez.

La même chose pour les gens qui auront à aller à Dorval et par le même fait, on pourrait relier Dorval à Mirabel par le train aussi de sorte que les gens qui auront à changer d'aéroport pourront le faire dans des limites quand même raisonnables. Au moment où on se parle d'ailleurs, il n'y a rien de ça.

On n'a pas répondu à la demande de la grande majorité de la population qui l'avait réclamé à plusieurs reprises.

Personnellement, malgré mon opération, depuis trois mois, j'ai rencontré beaucoup de gens. Il y a eu le comité urbain de Hull, de Gatineau qui a voulu me rencontrer. Je les ai rencontrés il y a deux semaines. J'ai rencontré le maire de Montréal, le maire de Laval. J'ai une autre rencontre avec des représentants de la grande région des Laurentides vendredi matin et une avec tous les maires de la rive sud de Montréal qui veulent me voir la semaine prochaine. Les gens, les maires des villes et toutes ces personnes sont là.

J'ai rencontré les fonctionnaires du ministère des Transports à Ottawa. Ils ont été très sensibles à cela. Tout le monde est d'accord. On dirait qu'on n'ose pas prendre l'initiative de le faire. C'est la raison pour laquelle j'ai pris cela en mains.

Des gens ont été surpris de voir qu'un sénateur prenne un dossier comme cela et qu'il s'en occupe. Selon moi, ces choses auraient dues être faites. Cela a été négligé. Je n'essaierai pas de trouver des coupables mais de trouver des solutions pour le faire. C'est la raison pour laquelle je voulais que le comité se penche là-dessus. C'est important que l'on fasse de quoi. Le Sénat est là pour cela aussi. Souvent, on se fait reprocher qu'on ne fait pas notre travail. On le fait mais on ne le met pas toujours en

[Translation]

Travellers are forced to spend hours in their cars and to spend enormous sums of money to get to Mirabel airport to catch their flights. At times, it costs them \$100 just to get to Mirabel, while their flight to Paris may cost them \$400.

This poses a problem to the public, in terms of the operation of the two airports.

These airports have not been equipped as they should have been. The same is true in the northwest.

The report contains a number of other recommendations. It mentions an open skies policy. The focus is more on the long term. This is the reason why in the first few pages, mention is made of a high-speed train linking Saint-Hubert directly with the three airports.

As you know, Saint-Hubert Airport is centrally located, while Dorval is located to the west of the island and Mirabel, to the extreme north.

The portion highlighted in red indicates a high-speed train which would link all of the regions, including the heart of Quebec. People could drive to the Saint-Hubert train station, board a train and reach Mirabel within 30 or 35 minutes by high-speed train.

The train could also link Dorval and Mirabel so that travellers needing to change airports could do so within a reasonable period of time. Right now, this is not the case.

The vast majority of the people have been demanding this kind of service for some time now without any luck.

Despite my operation, I have met with many people over the past three months. The Hull-Gatineau urban committee met with me two weeks ago. I have met with the mayors of Montreal and Laval. I have another meeting scheduled for Friday morning with representatives of the greater Laurentian region, and one next week with the mayors of south shore communities.

I met with Transport Department officials in Ottawa and they were very receptive to my proposals. Everyone agrees that a problem exists. However, no one appears to want to take the initiative. That is why I decided to pursue this matter.

Some people were surprised to see a senator take on an issue such as this one. In my view, the time for action is long past. This issue has been neglected. I do not want to point the finger at anyone, but rather propose solutions. That is why I wanted the committee to look into it. It is important that we act. That is what the Senate is here to do. We are often criticized for not doing our work. We do our work, but we keep a low profile. However, it is our duty as senators to take on matters such as this. When

[Text]

évidence. On devrait quand même y voir, c'est notre devoir de sénateurs. Quand le gouvernement ou d'autres organismes ne font pas leur travail, c'est à nous de le faire, de défendre nos régions, c'est dans ce sens que je le fais.

Si je pouvais avoir l'appui du comité, on pourrait continuer. J'ai fait ça comme vous le savez avec mon budget de sénateur. C'est déjà beaucoup. En ce qui concerne la suite, il faudrait voir à continuer mais cela va prendre d'autres argents, qu'il vienne du comité ou d'ailleurs. Le ministère des Transports se réunira la semaine prochaine concernant cela. Le comité pourra se pencher sur la question. Si on arrive à la conclusion de peut-être appuyer ou même de faire un débat, je pense que cela serait bien. C'est la raison pour laquelle je voudrais les rencontrer en même temps que le comité.

S'il y a des questions, je suis à votre disposition.

Senator Bonnell: Who does Senator Rizzuto represent here today?

Le sénateur Rizzuto: Beaucoup de personnes et moi-même. J'ai pris l'initiative de faire une étude et de faire les recherches nécessaires pour voir à trouver des solutions à l'amélioration du système routier et ferroviaire et en même temps l'évocation des deux aéroports.

A partir de là, j'en ai parlé bien sûr aux collègues au caucus des sénateurs et des députés du Québec. J'en ai parlé au ministre, j'en ai parlé comme je le disais tout à l'heure aux maires des villes concernées dans la grande région de Montréal et dans le Nord-Ouest du Québec. J'ai consulté tous ces gens-là. J'ai consulté des rapports intérieurs, donc je dois vous dire que c'est une initiative personnelle. J'essaie de sensibiliser des gens et de promouvoir les besoins de ces choses.

Senator Bonnell: If you are only representing yourself and not some consortium or special interest group, my suggestion is that you make a speech in the Senate and refer this matter to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

We are now studying fast trains. We are scheduled to go to France and Germany to conduct a study in conjunction with the province of Quebec, Bombardier, and other fast-track people.

I suggest that you refer this matter to the Senate so that we can look into the matter and report back to the Senate.

After our travels to Europe, the committee will be reporting back to the Senate, which may amount to ammunition for you to use in the completion of your work.

Le sénateur Rizzuto: Monsieur le président, je suis d'accord pour que le comité se penche sur le rapport concernant le train rapide dont on parle. Je pense à votre visite à Paris, en France et tout cela, ce n'est pas nécessairement la même chose.

Il y en a qui ont voulu dire que l'on pourrait régler une partie de ce problème par le train rapide avec la très haute vitesse comme celui de Windsor-Québec. D'autres ont parlé qu'il pourrait faire

[Traduction]

government or other organizations fail to do their job, then it is up to us to defend our regions and that is the reason behind my actions.

If the committee was prepared to give me its support, then I could continue. As you know, I have used quite a bit of my senator's budget to do this work. If we plan to continue, then we will have to find other funds, whether it be from the committee or some other source. The Department of Transport is meeting next week to consider this matter. The committee could then also look at it. I think it would be good if they decided to support these recommendations or even hold a debate. That is why I would like to meet with officials at the same time as the committee.

If there are any questions, I would be happy to answer them.

Le sénateur Bonnell: Qui le sénateur Rizzuto représente-t-il ici aujourd'hui?

Senator Rizzuto: Many people, including myself. I took it upon myself to conduct a study and to do the necessary research to come up with ways of improving the highway and rail network as well as the mission of the two airports.

Of course, I discussed the matter with my colleagues in the Senate caucus and with Quebec MPs. I spoke with the minister and, as I stated earlier, I consulted with the mayors of the municipalities concerned in the greater Montreal region and in northwestern Quebec. I consulted in-house reports, so you could say that this was a personal initiative. I am trying to make people aware of the situation and to promote solutions.

Le sénateur Bonnell: Si vous ne représentez que vous-même et non pas un consortium ou un groupe d'intérêts spéciaux, je vous conseille de faire un discours au Sénat et de renvoyer cette question à l'attention du comité sénatorial permanent des transports et des communications.

Nous analysons maintenant la question des trains à grande vitesse. Il est prévu que nous nous rendions en France et en Allemagne pour effectuer une étude en collaboration avec le gouvernement du Québec, la société Bombardier et d'autres personnes oeuvrant dans ce domaine.

Je vous propose de renvoyer cette question au Sénat de façon à ce que nous puissions l'examiner et faire rapport au Sénat à ce sujet.

Après notre séjour en Europe, le comité présentera un rapport au Sénat, ce qui pourrait vous donner d'autres arguments pour compléter votre travail.

Senator Rizzuto: Mr. Chairman, I agree that the committee should consider the report on the high-speed train. I am thinking about your visit to Paris, France, and this is not necessarily the same thing.

Some claim that part of the problem could be resolved through the introduction of a high-speed train like the one that travels the Windsor-Quebec City corridor. They say the train could make

[Texte]

un arrêt à Mirabel. Il pourrait arrêter au centre-ville de Montréal et continuer à Québec.

Cela ne peut pas se faire. Les trains à haute vitesse ne peuvent pas arrêter à tous les cinq kilomètres ou 50 kilomètres. Cela prend 20 minutes pour arrêter le train. Il faut oublier cela.

Je suis prêt à appuyer ce projet. Cela ne règle pas le problème dont on parle. On peut discuter le fait de relier Windsor, Toronto, Ottawa, Montréal, Québec, c'est parfait. On parle ici d'un train rapide qui va relier la grande région aux deux aéroports et en même temps les usagers de la grande région qui ne peuvent pas utiliser les trains à haute vitesse.

Mais le fait que l'autre train va passer aussi, au moment où l'on se parle, les voies ferrées pour desservir ces trains sont déjà existantes. Il faut savoir si l'autre train va passer dans le même tracé. Donc, ils n'ont pas été reliées. Pour moi, ce sont deux choses complètement différentes. Il pourrait y avoir un travail conjoint qui pourrait être fait pour les deux tracés à suivre.

The Chairman: The city of Toronto has the Pearson airport. Toronto has a greater population than Montreal. Montreal incorporates both Dorval and Mirabel. We do not hear many suggestions that people want an additional airport in Toronto. All they wish to do is enlarge and expand Pearson airport.

I went to France recently and flew back to Mirabel. It was not very busy. Have you looked at whether or not Dorval should be expanded and forget about Mirabel?

Would Senator Davey agree that Toronto is not looking at getting a new airport, but expanding the Pearson airport?

Are we embarking on the right path, or could we be compounding a problem that Mirabel presently has?

Senator Davey: Ten to fifteen years ago, there was a great move to build an airport around Pickering.

Bob Baun, the hockey player, was a close personal friend of mine. He built quite an elaborate place. I almost lost him as a friend because his proposals were chewed up. The project had begun. It was about 10 or 15 per cent along the way when there was a burst of commonsense. The project was turned away, and it has not resurfaced. Meanwhile, the airports of Toronto seem to get bigger and busier. There are talks of expansion, but the expansion they discuss is expansion in the area. I do not think there will be any movement to attempt to go 15 or 25 or 40 miles outside of Toronto.

Senator Spivak: Toronto would benefit greatly from rapid rail transport into the downtown core. Traffic is one of the problems in Toronto. If you go to Zurich, for example, rapid transport is of great advantage.

[Translation]

stops at Mirabel and downtown Montreal, before continuing on to Quebec City.

This is impossible. High-speed trains cannot be stopping every five or fifty kilometres. This kind of train requires 20 minutes to come to a stop. We cannot forget this fact.

I am prepared to support this project, but it does not solve the other problem. It is all well and good to discuss linking Windsor, Toronto, Ottawa, Montreal and Quebec City. What I am talking about here is a high-speed train that would link the metropolitan Montreal area to the two airports.

The high-speed rail line is already in place. It remains to be seen if the second train could use the same route. But the two are not connected. We are talking about two completely different things. A joint effort could be made to get the route up and running.

Le président: La ville de Toronto a l'aéroport Pearson. La population de Toronto est plus importante que celle de Montréal. Montréal compte deux aéroports, celui de Dorval et celui de Mirabel. Nous n'entendons guère de gens souhaiter qu'un aéroport supplémentaire soit aménagé à Toronto. Tout ce qu'ils veulent, c'est agrandir celui de Pearson et lui donner de l'expansion.

Je suis allé en France récemment et je suis revenu par Mirabel. L'aéroport n'était pas très actif. Avez-vous essayé de déterminer si l'on devrait ou non donner de l'expansion à Dorval et oublier Mirabel?

Le sénateur Davey reconnaît-il que Toronto ne cherche pas à obtenir un nouvel aéroport mais plutôt à agrandir celui de Pearson?

Sommes-nous sur la bonne voie ou est-il possible que nous amplifions un problème qui existe déjà à Mirabel?

Le sénateur Davey: Voilà 10 ou 15 ans, il y a eu une initiative de premier plan qui avait pour but d'aménager un aéroport aux alentours de Pickering.

J'étais très proche de Bob Baun, le joueur de hockey. Il s'est bâti un endroit passablement élaboré. J'ai presque perdu son amitié parce que ses propositions ont été rejetées. La réalisation du projet avait commencé. Il était complété à 10 ou 15 p. 100 environ lorsqu'il y a eu un sursaut de sens commun. Le projet a été annulé et l'on ne l'a jamais remis sur le tapis. Dans l'intervalle, les aéroports de Toronto semblent devenir de plus en plus gros et de plus en plus fréquentés. On parle d'expansion mais celle dont il est question aurait lieu à l'intérieur de la région. Je ne crois pas que l'on cherchera à aller à 15, 25 ou 40 milles à l'extérieur de Toronto.

Le sénateur Spivak: Toronto profiterait beaucoup de la création d'un lien ferroviaire rapide avec le centre-ville. La circulation est l'un des grands problèmes de Toronto. Si vous allez à Zurich, par exemple, vous constaterez que les transports rapides présentent un grand avantage.

[Text]

The question is not whether you need another airport in Toronto or a comparison between Pearson and Dorval. I do not think there is any comparison in terms of the size and the area to expand. You already have Mirabel. Therefore, I think the concept of rail transport is eminently sensible and could be so in Toronto as well.

Senator Davey: Various Ontario and Metropolitan Toronto governments are moving in that direction. The delay, of course, is financing. The plan is precisely what you indicated.

Le sénateur Thériault: Il me semble que l'année dernière ou il y a une couple d'années, le gouvernement du temps à Montréal a organisé une sorte de commissions locales. Ce n'est plus le gouvernement qui gère les aéroports à Montréal.

Pour un gars qui voyage de l'Est jusqu'à Toronto assez souvent et ailleurs, je ne peux pas concevoir qu'à moins que l'autorité locale prenne la décision d'avoir un aéroport à Montréal, que ce soit Mirabel ou Dorval, vous n'arriverez jamais à faire compétition avec Toronto, pas nécessairement faire compétition mais au moins avoir un parallèle avec Toronto.

Je ne suis pas contre l'idée de rejoindre la région de Montréal avec un train rapide, c'est peut-être quelque chose que Pierre Bourque ou Jean Doré pourrait promettre avant l'élection municipale.

Je pensais que c'était réglé une fois pour toutes, que c'était la commission ou l'A.D.M. qui gère maintenant, qui va prendre les décisions. Est-ce qu'ils ont vraiment décidé de continuer avec deux aéroports?

Le sénateur Rizzuto: Je dois dire que moi aussi j'ai dit que l'on devrait continuer avec deux aéroports. On est rendu trop loin. On devrait donner la vocation et faire les changements que je propose. J'ai dit oui aux deux aéroports avec les changements qu'on devrait avoir. On devrait unifier l'international et envoyer les vols à courte distance à Dorval avec les vols nolisés qui n'ont pas besoins d'être alimentés par les vols qui viennent de l'extérieur de Montréal.

Le sénateur Thériault: Est-ce que cela ne devrait pas être les gens qui se servent des avions, des lignes d'aviation qui devraient déterminer où ils passeront?

Le sénateur Rizzuto: Si on regarde cela, on a l'air de dire: Comment cela se fait-il que justement toutes les compagnies aériennes m'ont contacté? Tout le monde trouve que ce n'est pas faisable. Je vais vous donner un exemple. Et par après avec la permission du président, je vous donne une explication pour Toronto.

L'année dernière, il a été question de l'emplacement du secrétariat de l'ALÉNA. Ils ont dit, on n'ira pas à Montréal. Il n'y a pas de vols directs de Montréal à Mexico, on va aller à un aéroport où il y a des vols directs.

[Traduction]

Il ne s'agit pas de décider si l'on a ou non besoin d'un autre aéroport à Toronto ou d'établir une comparaison entre Pearson et Dorval. Je ne pense pas qu'il y ait lieu d'en faire en termes d'importance de l'aéroport et de superficie ouverte à l'expansion. Vous avez déjà Mirabel. Je crois donc que le concept d'un lien ferroviaire est éminemment sensé et qu'il pourrait également l'être pour Toronto.

Le sénateur Davey: Le gouvernement de l'Ontario et l'administration de la Communauté urbaine de Toronto font des démarches dans ce sens. Ce qui retarde les choses, c'est bien sûr la question du financement. Le projet correspond précisément à ce que vous avez décrit.

Senator Thériault: It seems to me that last year or several years ago, the then government in Montreal set up local commissions. The government is no longer responsible for managing the Montreal airports.

As someone who travels fairly often to Toronto from points east, I cannot imagine that unless the local commission decides to have one airport in Montreal, be it Mirabel or Dorval, it will ever be possible to compete with Toronto — well maybe not compete, but at least provide a comparable level of service.

I am not opposed to the idea of linking the Montreal area with a high-speed train. Perhaps this is something Pierre Bourque or Jean Doré could promise before the municipal election.

I thought the matter was settled once and for all, that the local commission was now in charge of making decisions. Have they really decided to continue operating two airports?

Senator Rizzuto: I have to admit that I too believe that we should continue to have two airports. We have come much too far to turn back now. We must give the airports what they need to fulfil their mission and follow through with the changes that I have recommended. I say yes to two airports, but with some changes. All international flights should be routed through one airport, while short-haul and chartered flights should leave from Dorval, because they do not have to be serviced by connecting flights from outside the Montreal region.

Senator Thériault: Should the people who fly and use the airlines not be ones to decide which facility to use?

Senator Rizzuto: You seem to be asking why it is that all of the airlines contacted me? Everyone seems to think that this is not feasible. I will give you an example. Then, with the Chairman's permission, I will explain the situation as far as Toronto is concerned.

Last year, there was some discussion about the site of the NAFTA Secretariat. Montreal was ruled out as a possible site because there were no direct flights between Montreal and Mexico. A location with direct flights was the preferred option.

[Texte]

On demande au Canadian d'avoir des vols pour aller à Mexico. Canadian a dit si on vole de Dorval, on va y aller, mais de Mirabel, non. Pourquoi, parce que le vol de Dorval, il peut être alimenté par les vols de l'est et d'un peu partout maintenant. S'il y a un vol de Mirabel, les gens n'iront pas prendre l'avion à Mirabel pour aller à Mexico parce qu'en partant de chez-vous, vous n'irez pas à Dorval et après cela descendre prendre toutes les valises et faire tout le chemin par transport terrestre pour aller à Mirabel. Vous vous en allez à Toronto.

C'est ça le problème. Pourquoi cela n'a pas été fait. On parle d'un autre aéroport à Toronto. Mirabel est venu au monde à cause des plaintes des gens et des problèmes des gens à Dorval qui disaient qu'il y avait trop de bruit.

Donc le gouvernement fédéral a réagi en disant qu'il fallait avoir un aéroport plus loin pour ne pas déranger la partie urbaine, la masse de la population.

Entre-temps on s'est rendu compte dans la région de Dorval que cela demeurerait quand même un problème économique. Et là, on a mis les freins. Qu'est-ce qu'on a fait? On a fait construire un aéroport à Mirabel. Après cela, on dit: cette partie, on n'en veut pas ici. Il y a trop de bruit, on l'envoie à Mirabel. Mais le reste, on ne l'envoie pas. C'est là qu'il y a eu des problèmes.

A chaque fois qu'on a fait des études, on est arrivé à la conclusion de deux aéroports. Je dis oui aujourd'hui.

La seule différence, c'est que je dis que les vols internationaux devraient être au même aéroport. Si on ne peut pas les recevoir à Dorval à cause du bruit alors qu'on les envoie à l'aéroport de Mirabel qui a été construit à cet effet. C'est pour cela qu'on a construit Mirabel. Dorval peut continuer avec des vols à courte distance. Il peut continuer avec des vols nolisés. Donc Toronto a cet avantage. Ils n'ont pas construit un autre aéroport. Ainsi, ils ont pu conserver non seulement leur marché mais ils ont acquis une partie du marché de Montréal à cause du problème que je viens d'expliquer. Cela a été transféré à Toronto.

Quand le sénateur Thériault part de chez lui pour aller au Mexique ou à Londres ou à Paris, il est plus avantageux pour lui d'aller à Toronto que d'aller à Dorval et à Mirabel comme je l'ai déjà expliqué. Alors ce que l'on a fait, c'est qu'on a construit un aéroport, mais on a réduit les moyens, la possibilité de prendre les avions à Mirabel. C'est le problème.

À Toronto, il faut avoir un autre aéroport, il faudrait qu'il soit vraiment bâti d'avance. S'il doit être international, il doit rester un aéroport pour les vols locaux. Cela n'a rien à voir avec un système à ciel ouvert. C'est différent. On pourrait avoir des vols à Saint-Hubert, si on parle de la région de Montréal. On peut avoir des vols à Dorval, à Mirabel mais un aéroport international ne peut pas être divisé dans une grande ville comme Montréal, pas plus à Toronto. À ce moment, on a créé un problème à moins d'avoir un système relié par train rapide entre les deux aéroports. C'est la même chose que vous trouvez à Paris. À Montréal on n'est pas 10 millions de personnes, il faut faire attention, c'est cela la question.

[Translation]

Canadian was approached to see whether it was interested in routes to Mexico. Canadian was prepared to go along if it could fly out of Dorval, but not out of Mirabel. Why was that? Because no connecting flights from eastern Canada and elsewhere landed at Mirabel. People were not likely to catch a flight to Mexico from Mirabel because this meant they had to deplane at Dorval, pick up their luggage and somehow find transportation to Mirabel. It was much simpler for them to fly through Toronto.

And that is the problem. There is talk of building another airport in Toronto. Mirabel was developed because the people living in the vicinity of the Dorval airport complained about excessively high noise levels.

The federal government responded by saying that what was needed was an airport further away from urban areas and population centres.

However, the realization dawned that the airport had an economic impact on the Dorval area. Therefore, plans to shut down the airport were scrapped. Nevertheless, the construction of Mirabel Airport proceeded. Subsequently, a decision was made to send some, but not all, of the traffic to Mirabel. That is when the problems started.

Each time a study is conducted, the findings are the same. The two airports should remain in operation. That is what I am saying today.

The one thing I would change is to route all international flights through the same airport. If such flights cannot land at Dorval because of the noise, then they should be sent to Mirabel which was built for this purpose. Dorval could continue to handle short-haul and chartered flights. The advantage with Toronto is that a second airport was not constructed. It was able not only to keep its share of the market, but to capture some of the Montreal market, owing to the problems I have just outlined for you.

When Senator Thériault needs to catch a flight to Mexico, London or Paris, it is preferable for him to go to Toronto rather than to Dorval or Mirabel, as I have already explained. What we have is an airport that lacks the means to handle some flights. That is the problem.

Toronto needs another airport, but it should be properly built in advance. If this new airport is to handle international flights, then the first one should handle domestic and local flights. This really has nothing to do with the open skies policy. Speaking about the Montreal region, flights can depart either from Saint-Hubert, Dorval or Mirabel, but a large city like Montreal or Toronto can only have one international airport. If it does not, then there is a problem, unless the two airports are linked by a high-speed train. The same situation exists in Paris. Of course, Montreal does not have a population of 10 million.

[Text]

On s'est donné des structures comme si on avait eu un marché énorme. On n'a pas ce marché. On n'a pas donné les moyens nécessaires pour se rendre à cet aéroport.

Senator Thériault: No one can disagree with what is in front of us.

I want to speak to you honestly, Senator Rizzuto. Air travel has reached the point in the Atlantic provinces where we fly from Moncton to Halifax and then Halifax to Toronto if we want to connect to international flights. If the airport business in Montreal warrants a train operated by the airports, and the committee you mentioned sees a need and can finance the project, that is fine. However, who is going to leave Moncton, fly to Montreal, get on a train, go to Mirabel, and get on a plane to then fly to Paris? I will go to Toronto.

I want to go to Montreal. I am French speaking. Montreal is my second home, but I will be damned if I am going to carry bags or take a train.

I do not think your train proposal will change the flying patterns of people in the Atlantic provinces.

Le sénateur Rizzuto: Je ne parle pas d'un train qui va desservir les Maritimes.

Le sénateur Thériault: Non, non, je le sais.

Le sénateur Rizzuto: Je parle d'un train qui va desservir la rive sud de Montréal.

Le sénateur Thériault: Qui va aussi desservir Dorval et Mirabel. Je ne parle pas des Maritimes. Quand j'arrive à Dorval, il faut que je prenne un train pour aller à Mirabel ou un autobus. Tant que vous aurez cela.

Le sénateur Rizzuto: Vous avez raison et c'est mon premier point. C'est pour faciliter l'accès aux aéroports aux usagers locaux de la grande région. Si on a les transferts nécessaires, je n'ai plus besoin de trains entre Dorval et Mirabel. Au moment où on se parle, on n'a rien. On n'a pas de train. Les vols sont séparés en deux. On n'a pas de trains pour desservir la grande majorité de la population de Montréal. Si vous demandez comment cela se fait, je ne veux pas faire des reproches. Il y a eu beaucoup d'études qui ont été faites.

Les fonctionnaires m'ont dit, le sous-ministre des Transports m'a dit: Sénateur, on a des tonnes de rapports, des recherches, des études. Ils n'ont jamais eu vraiment les informations et pourtant cela a été fait avec un budget de sénateur. Vous savez qu'on n'est pas riche en budget de recherche mais je l'ai fait et je dois dire que c'est une expérience personnelle. On sait ce qui se passe. C'est la situation.

J'ai rencontré monsieur Doré, le maire de Montréal. Il a toujours été froid vis-à-vis Mirabel. Savez-vous pourquoi? Parce qu'on a eu une mentalité de défense de sa paroisse.

Donc la rive sud ne voulait pas aller à Mirabel. L'autre ne voulait pas aller ailleurs, c'est toujours resté de même. On n'a pas voulu déplaire à personne, on a déplu à tout le monde. C'est

[Traduction]

The structures in place are designed to handle enormous traffic volumes. However, the market is not there. Furthermore, there is no efficient way to get to this airport.

Le sénateur Thériault: Personne ne peut contester ce que nous avons devant nous.

Je veux vous parler franchement, sénateur Rizzuto. Dans les provinces maritimes, les transports aériens en sont venus au point où nous nous rendons de Moncton à Halifax et ensuite de Halifax à Toronto si nous voulons avoir une correspondance avec un vol international. Si l'activité aéroportuaire de Montréal justifie la création d'un lien ferroviaire exploité par les aéroports et que le comité auquel vous avez fait référence en voit la nécessité et peut en assurer le financement, c'est très bien. Toutefois, qui va prendre l'avion de Moncton à Montréal, monter dans un train pour se rendre à Mirabel puis prendre un avion pour aller à Paris? J'irais à Toronto.

Je veux aller à Montréal. Je suis francophone. Montréal est ma deuxième patrie, mais il n'est pas question que je transporte des bagages ou que je prenne le train.

Je ne pense pas que votre projet de train changera les habitudes de transport aérien des gens des Maritimes.

Senator Rizzuto: I am not talking about a train which would serve the Maritimes.

Senator Thériault: I realize that.

Senator Rizzuto: I am talking about a train which would serve the residents of Montreal's south shore.

Senator Thériault: A train that would provide service to Dorval and Mirabel. I am not talking about the Maritimes. When I arrive in Dorval, I have to take either a train or a bus to get to Mirabel. As long as that situation persists...

Senator Rizzuto: I agree with you and that is my first point, namely the need to improve airport access for local users. If the necessary connections are in place, then there is no need for trains between Dorval and Mirabel. Right now, there is no train. Flights are routed through two airports. There are no trains to service most of the population of greater Montreal. If you ask why that is so, I cannot point the finger at anyone in particular. Many studies have been carried out.

The Deputy Minister of Transport and officials from his department have told me that they we have stacks of reports, studies and research papers. They have never really succeeded in getting the information and yet, I managed on a senator's budget. As you know, we do not have a large research budget, but I managed and I have to admit that it was quite an experience.

I met with Mr. Doré, the Mayor of Montreal. He has always been somewhat cool toward Mirabel. Do you know why? Because it has always been a matter of protecting one's own territory.

Residents of the south shore were not keen on the idea of having to go to Mirabel. It was a matter of trying to please everyone, and ultimately pleasing no one at all. Really, the

[Texte]

vraiment un manque de responsabilité. Quelqu'un n'a pas attaché ses culottes comme il faut. C'est le problème.

Ce n'est pas que je veux un train entre Dorval et Mirabel. C'est pour vous permettre de pouvoir venir prendre l'avion à Mirabel et ne pas être obligé d'aller à Toronto et faire deux heures d'avion de plus et de demander à Toronto de continuellement dépenser de l'argent pour agrandir l'aéroport. C'est encore l'argent du fédéral qu'on dépense.

Senator Bacon: Perhaps I am more sensitive to this dossier than some of you because I live in Laval, which is in between Mirabel and Dorval. I had the opportunity to read this document before I came to the committee meeting today. As a result, I am not taken aback.

I must go back to when Mirabel was built and tell you that it was not the brightest idea. However, it is there, and it was to be fully operational. It is not.

As Senator Rizzuto said, there are tonnes of dossiers on both airports. It is true that when people in Dorval complained about the noise and too many planes over Dorval, we built Mirabel. People then complained that business was not good. They did not have enough noise and they wanted more. So flights were added to Dorval, and Mirabel is now half full or half empty. It is a good airport, but we must have full operation of the Mirabel airport.

No one in the Montreal area has yet made a proper decision, to my knowledge, about both airports. We want to keep both, but we have not come up with a solution to have them both operative and fully occupied.

The Chairman: Is this proposal the way to do it?

Senator Bacon: We should study this proposal.

I must admit, I am biased. I live with this problem every day. I am living in Laval. We are in between the two airports. I think it is a matter that should be studied by the committee to see what can be done. I am not trying to compete with Toronto. We would never be able to do that. However, let us have two busy airports. Adding flights to Mirabel with the proper travel, such as an express train, is worth it.

People are more sensitive to this issue perhaps in our region of Canada than in other regions. This issue relates more to the eastern part of Canada and the United States. There are many flights from Dorval to the United States. Those flights could leave Mirabel instead and go to Boston, New York, or wherever. There are many flights each day.

The Chairman: What would Dorval do for the lost business, though?

[Translation]

situation was handled irresponsibly. Someone did not do his job. That is the problem.

It is not that I want a train between Dorval and Mirabel. I want travellers to be able to board a flight in Mirabel, instead of having to go to Toronto and fly an extra two hours. I want a stop to the demands that Toronto spend more money to expand its airport. This is federal money that they are spending.

Le sénateur Bacon: Je suis peut-être plus sensible à ce dossier que certains d'entre vous puisque j'habite à Laval, qui se trouve entre Mirabel et Dorval. J'ai eu l'occasion de lire ce document avant de venir assister à cette réunion du comité. Je ne suis donc pas surprise.

Si je remonte à l'époque où l'aéroport de Mirabel a été aménagé, je vous dirais qu'il ne s'agissait pas d'une idée particulièrement brillante. Toutefois, l'aéroport est là et il était censé être pleinement fonctionnel, ce qui n'est pas le cas.

Ainsi que l'a déclaré le sénateur Rizzuto, il existe des tonnes de dossiers sur les deux aéroports. Il est vrai que nous avons construit Mirabel lorsque les gens de Dorval se sont plaints du bruit et du fait qu'il y avait trop d'avions au-dessus de leur ville. Ils ont ensuite dit que les affaires périclitaient. Ils n'avaient pas assez de bruit et en voulaient davantage. On a donc ajouté des vols à Dorval et Mirabel est maintenant à moitié plein, ou à moitié vide, comme vous préférez. C'est un bon aéroport mais celui de Mirabel doit fonctionner à plein rendement.

Dans la région de Montréal, à ma connaissance, personne n'a encore pris de décision adéquate au sujet des deux aéroports. Nous voulons conserver les deux mais nous n'avons toujours pas trouvé le moyen de les faire fonctionner tous deux à pleine capacité.

Le président: Cette proposition représente-t-elle la façon d'y arriver?

Le sénateur Bacon: Nous devrions étudier cette proposition.

Je dois admettre que mon jugement n'est pas objectif. Je subis ce problème tous les jours. Je réside à Laval. Nous nous trouvons entre les deux aéroports. Je crois que le comité devrait étudier cette question afin de voir ce qui peut être fait. Je n'essaie pas d'amener Montréal à concurrencer Toronto. Nous n'y parviendrions jamais. Toutefois, il faut que les deux aéroports soient suffisamment fréquentés. Il serait donc intéressant d'augmenter le nombre de vols à Mirabel et de créer un moyen de liaison approprié comme, par exemple, un train rapide.

Les gens sont peut-être plus sensibles à cette question dans notre partie du Canada que dans d'autres régions. Elle concerne surtout l'est du Canada et les États-Unis. Il y a de nombreux vols entre Dorval et les États-Unis. Ces vols pourraient plutôt partir de Mirabel à destination de Boston, de New York ou de tout autre endroit. Il y a de nombreux vols chaque jour.

Le président: Mais que ferait Dorval pour compenser les affaires que cela lui ferait perdre?

[Text]

Senator Bacon: They would be fully busy with charters and domestic flights. They would have enough air traffic. There is not enough space to increase the volume of flights or passengers in Dorval.

The Chairman: You would not be robbing Peter to pay Paul?

Senator Bacon: If I come to that conclusion, I will tell you. From what I read, I do not think so. This matter is worth looking into.

Senator Davey: I agree with everything the senator has said. I should like to acknowledge a remarkable piece of work by our colleague. I am very impressed that Senator Rizzuto has come up with this particular project.

I agree with Senator Bacon that we should conduct a study; but, in conducting a study, we are halfway there. If you are prepared to read this document in detail, there is a lot of good information in it. I do not know what we can do beyond that. In any event, I strongly support Senator Rizzuto in this project.

The Chairman: Senator Rizzuto, on behalf of the committee, I wish to thank you very much, not only for answering our questions, but for doing the work you have done to date.

You heard the wisdom of the co-chair, who suggested that one route you might follow is to make a speech in the Senate and seek an Order of Reference. We will await your further activities.

The next item on the agenda is a proposal for the Minister of Canadian Heritage, Mr. Michel Dupuy, to appear before the committee.

The minister's staff has been in touch with the clerk of our committee indicating that Mr. Dupuy would not mind appearing before us. The Ministry of Industry, given its responsibilities in broadcasting, has a great interest in developments in telecommunications. So Mr. Dupuy would be talking about some of the issues involving the CBC and broadcasting.

Should we approach the minister and invite him to appear before us and make a presentation?

Senator Bonnell: He wants to appear before us, does he? He asked us to appear?

The Chairman: The approach was made from the minister's office to us. We did not go to the minister.

Senator Bonnell: The minister wants us to hear what he thinks.

The Chairman: Yes.

Senator Bonnell: We will give him a hearing.

Senator Davey: Mr. Chairman, you should work this out in considerable detail because Minister Dupuy and the Ministry of Canadian Heritage have so many portfolios that I think they have too much on their plate now. Yes, we should invite the minister

[Traduction]

Le sénateur Bacon: Il serait pleinement occupé par les vols nolisés et les vols intérieurs. La circulation aérienne y serait suffisante. L'espace disponible à Dorval ne permet pas d'accroître le nombre des vols ou des passagers.

Le président: Ne serait-ce pas voler Pierre pour payer Paul?

Le sénateur Bacon: Si j'en arrive à cette conclusion, je vous le ferai savoir. D'après ce que je lis, je ne crois pas que cela serait le cas. Cette question mérite d'être examinée.

Le sénateur Davey: Je suis d'accord avec tout ce qu'a dit le sénateur. Je voudrais féliciter notre collègue pour le travail remarquable qu'il a accompli. Je trouve très impressionnant que le sénateur Rizzuto ait pu mettre ce projet sur pied.

Tout comme le sénateur Bacon, je pense que nous devrions effectuer une étude mais je crois que, sur ce plan, nous avons déjà fait la moitié du chemin. Si vous lisez ce document en détail, vous constaterez qu'il contient énormément d'informations précieuses. Je ne sais pas ce que nous pourrions faire de plus. Quoi qu'il en soit, j'appuie résolument le sénateur Rizzuto dans le cadre de ce projet.

Le président: Sénateur Rizzuto, au nom du comité, j'aimerais vous remercier infiniment non seulement d'avoir répondu à nos questions, mais aussi pour le travail que vous avez effectué jusqu'à présent.

Vous avez entendu le conseil du coprésident qui vous a recommandé de prononcer un discours devant le Sénat et d'essayer d'obtenir un ordre de renvoi. Nous attendrons la suite de vos activités.

Le point suivant de l'ordre du jour concerne le ministre du Patrimoine canadien, M. Michel Dupuy, qui a demandé à témoigner devant le comité.

Le cabinet du ministre a communiqué avec le greffier de notre comité pour lui faire savoir que M. Dupuy n'aurait pas d'objection à venir témoigner devant nous. Le ministre de l'Industrie, compte tenu des responsabilités qui lui incombent en matière de radiodiffusion, s'intéresse beaucoup à l'évolution des télécommunications. M. Dupuy nous parlerait donc de certaines des questions qui concernent Radio-Canada et la radiodiffusion.

Devrions-nous faire des démarches auprès du ministre pour l'inviter à nous présenter un exposé?

Le sénateur Bonnell: Il a demandé à venir témoigner, n'est-ce pas? L'initiative vient bien de lui.

Le président: C'est le cabinet du ministre qui a pris contact avec nous. Nous n'avons pas fait de démarches auprès du ministre.

Le sénateur Bonnell: Le ministre veut nous exposer ses idées.

Le président: Oui.

Le sénateur Bonnell: Accordons-lui une audience.

Le sénateur Davey: M. le président, vous devriez organiser cela très en détail parce que le ministre Dupuy et le ministre du Patrimoine canadien détiennent tant de portefeuilles que je crois qu'ils ont maintenant trop de chats à fouetter. Nous devrions

[Texte]

to appear, but you, sir, would be well advised to make a precise determination with respect to what he will talk about because he could talk about 25 other matters.

Senator Spivak: The cabinet has asked for studies by the CRTC on the area of communications.

The Chairman: That is correct.

Senator Spivak: Is it with respect to convergence? What is the topic?

The Chairman: The cooperation between the two departments is exemplified by two recently announced studies. One study is the public review of government policy with respect to the direct-to-home or DTH satellite distribution undertakings, which will examine the question of availability and access of DTH to Canadians, its effect on Canadian broadcasting, and its relation to the information superhighway. The study results in the recent decision of the CRTC exempt technical trials of true video-on-demand from the licensing requirements of the Broadcasting Act. That would be one of the areas the minister would talk about.

The other topic you mentioned was convergence. Cabinet referred an Order of Reference to the CRTC to conduct a study on convergence.

Senator Spivak: The other department is industry?

The Chairman: Yes, Minister Manley.

Senator Spivak: We want to hear from him, I guess, on the two matters that relate to our work in this committee. Are we interested in his objectives? Would we be better off to hear from him now or after the studies have concluded?

The Chairman: The CRTC was given a deadline of February to report. It might be interesting, on the suggestion of Senator Spivak, to await the report of the CRTC on convergence and let the minister react to it.

Senator Spivak: The report will not be ready in February. I read something where Mr. Spicer asked for an extension because he felt it was not possible to study the issue and report by February. I am sure he is right. If we could get some background as to the department's thinking, it would be helpful. Mr. Manley has issued a policy paper, which I think we received.

The Chairman: One of the other items on our agenda is Mr. Manley, who will be appearing before us on December 7.

Senator Spivak: What is your thinking, Mr. Chairman? What we would be getting from the minister at this point is background and the minister's rationale and objectives. I imagine that is what we would want in response to Senator Davey's concerns.

[Translation]

effectivement inviter le ministre à venir témoigner mais vous, monsieur, seriez bien avisé de déterminer précisément quels sont les sujets qu'il abordera parce qu'il pourrait parler d'environ 25 autres questions.

Le sénateur Spivak: Le Cabinet a commandé au CRTC des études dans le domaine des communications.

Le président: C'est exact.

La sénateur Spivak: S'agit-il de la question de la convergence? Quel est le sujet?

Le président: La coopération entre les deux ministères est mise en évidence par deux études qui ont été récemment annoncées. L'une porte sur l'examen public des politiques gouvernementales relatives à la diffusion directe à domicile ou aux entreprises de diffusion directe à domicile par satellite et elle analysera la question de la disponibilité et de l'accès des services de radiodiffusion directe pour les Canadiens, les effets de ces derniers sur l'industrie canadienne de la radiodiffusion et leurs relations avec l'autoroute électronique. L'étude est à l'origine de la décision prise récemment par le CRTC de dispenser les essais techniques des services de vidéo sur demande que la Loi sur la radiodiffusion impose pour l'attribution d'un permis. C'est là un des domaines dont le ministre parlerait.

L'autre sujet que vous avez mentionné est celui de la convergence. Le Cabinet a fait parvenir un ordre de renvoi au CRTC afin qu'il effectue une étude à ce propos.

Le sénateur Spivak: L'autre ministère est celui de l'industrie?

Le président: Oui, le ministre Manley.

Le sénateur Spivak: Je suppose que nous souhaitons l'entendre exposer ses idées sur les deux questions qui se rattachent au travail de ce comité. Sommes-nous intéressés par ses objectifs? Est-il préférable qu'il vienne témoigner maintenant ou plutôt une fois que les études seront terminées?

Le président: Le CRTC a demandé que le rapport soit préparé pour février. Comme l'a proposé le sénateur Spivak, je pense qu'il serait intéressant d'attendre que le CRTC ait produit son rapport sur la convergence et de laisser au ministre le temps d'y réagir.

Le sénateur Spivak: Le rapport ne sera pas prêt en février. J'ai lu un document dans lequel M. Spicer demande un délai supplémentaire parce qu'il a l'impression qu'il n'est pas possible d'étudier la question et de préparer un rapport d'ici février. Je suis convaincue qu'il a raison. Il serait donc utile que nous ayons certains éléments d'information sur les idées qui ont cours au Ministère. M. Manley a diffusé un document d'orientation que nous avons, je crois, reçu.

Le président: L'un des autres points de notre programme concerne M. Manley qui viendra témoigner devant nous le 7 décembre.

Le sénateur Spivak: Qu'en pensez-vous, monsieur le président? À ce point, le ministre nous exposerait des informations contextuelles ainsi que son raisonnement et ses objectifs. Je suppose que c'est ce que nous voudrions pour répondre aux préoccupations du sénateur Davey.

[Text]

The Chairman: Based upon what you and Senator Davey have said, perhaps I could ask the committee for permission to speak with officials in Mr. Dupuy's department to find out what he wishes to speak to us about in relation to our mandate. I would then report back to the committee at the next meeting.

Senator Davey: This is a transportation and communications committee. Do we have any relevance at all to the study now taking place in the House of Commons relating to the future of the CBC? That is not a technical matter; it is a broadcast matter. Where do we fit in?

The Chairman: The broad question would come under the communications component of this committee.

Senator Davey: I believe it does as well. The study in the other place is an interesting one. Should we not consider that type of a study in this place.

Senator Bonnell: Perhaps we should get the CBC to come before us and tell us about their plans after their budget has been cut by another \$50 million.

The Chairman: Fifty million would not make a dent.

Senator Davey: I have a bias, but I think the CBC is under attack.

Senator Spivak: Sure it is.

Senator Davey: It might be time for us to come forward with some indication that we are interested in the CBC and that we should like to find out what is wrong with the private broadcasters. There is a lot wrong with the private broadcasters. Should we move in the other direction?

Senator Spivak: Convergence and what is happening in the industry is not unrelated to the future of the CBC. It is very much related. We should ask Minister Dupuy to speak about this matter. It is critical. I agree that the CBC is under attack and will come increasingly under attack if they go ahead with the multiplicity of channels they want to impose on us.

Senator Davey: The CBC is under attack as never before. If we are to protect the CBC, let us start here.

The Chairman: Part of the mandate for the House of Commons is that Minister Dupuy has asked the Standing Committee on Canadian Heritage to review the role of the CBC, including the issue of revenues for the CBC. The minister has placed that matter squarely before the committee in the other place. He has also asked a group of experts to report by January of 1995 on alternative programming services, which are mentioned in section 3 of the Broadcasting Act. These services are complimentary to and not found in regular programming.

[Traduction]

Le président: Sur la base de ce que le sénateur Davey et vous-même avez dit, je pourrais peut-être demander au comité de m'autoriser à entrer en contact avec les fonctionnaires du ministère de M. Dupuy afin de déterminer quelles sont les questions qui se rapportent à notre mandat dont il souhaite nous parler. Je pourrais ensuite faire rapport au comité lors de la réunion suivante.

Le sénateur Davey: Ce comité s'intéresse aux questions de transports et de communications. Avons-nous quelque raison de nous soucier de l'étude qui est maintenant faite à la Chambre des communes au sujet de l'avenir de Radio-Canada? Ce n'est pas une question technique, c'est une question de radiodiffusion. En quoi cela nous concerne-t-il?

Le président: D'un point de vue général, la question tomberait sous le coup du mandat qui a été confié à ce comité en matière de communications.

Le sénateur Davey: C'est aussi mon avis. L'étude effectuée à l'autre endroit est intéressante. Ne devrions-nous pas examiner ici ce type d'étude?

Le sénateur Bonnell: Nous devrions peut-être demander aux dirigeants de Radio-Canada de venir nous exposer ce qu'ils comptent faire lorsque leur budget aura été amputé de 50 millions de dollars de plus.

Le président: Cinquante millions de dollars ne feront pas de différence.

Le sénateur Davey: J'ai une idée préconçue à ce sujet, mais je crois que Radio-Canada fait l'objet de certaines attaques.

Le sénateur Spivak: Cela ne fait pas de doute.

Le sénateur Davey: Il est peut-être temps que nous nous manifestions en indiquant que nous nous intéressons au sort de Radio-Canada et que nous aimerions découvrir ce qui ne va pas au sujet des diffuseurs privés. Ceux-ci sont à l'origine de bien des problèmes. Devrions-nous nous orienter dans l'autre direction?

Le sénateur Spivak: La question de la convergence et de ce qui arrive à l'industrie n'est pas sans rapport avec celle de l'avenir de Radio-Canada. Il y a un rapport très net. Nous devrions demander au ministre Dupuy de nous parler de cette question. Elle est cruciale. Je pense moi aussi que Radio-Canada est dans le collimateur et fera l'objet d'attaques de plus en plus vives si l'on introduit effectivement la multitude de chaînes que l'on veut nous imposer.

Le sénateur Davey: Radio-Canada n'a jamais fait l'objet d'attaques aussi intenses. Si nous devons protéger cette société, il nous faut commencer par là.

Le président: Une partie du mandat de l'étude réalisée pour la Chambre des communes tient au fait que le ministre Dupuy a demandé au comité permanent du patrimoine canadien d'examiner le rôle de Radio-Canada et notamment la question de ses recettes. Le ministre a soumis sans ambages cette question au comité de l'autre endroit. Il est également demandé à un groupe d'experts de présenter d'ici janvier 1995 un rapport sur les services de programmation de substitution dont il est question dans l'article 3 de la Loi sur la radiodiffusion. Ces services

[Texte]

Senator Davey: There is a niche for us.

The Chairman: With your leave, I will arrange to speak with officials in the minister's department. I will report back to you at the next meeting. The committee can then decide how it wishes to proceed.

Senator Davey: But you will consider the matter we have just dealt with?

The Chairman: Yes, I will.

Senator Spivak: I support that wholeheartedly.

The Chairman: The next item on the agenda is that Mr. Manley is interested in appearing before us on Wednesday, December 7, 1994. You will recall that we asked the minister early in his mandate to appear before us. Several meetings have been set and fixed and have been cancelled for one reason or another. We now have a fixed date. The researchers will prepare briefing notes and propose questions for Mr. Manley.

I gather the committee is still interested in having the minister appear before us?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: The next item on the agenda is with respect to the ABB, a meeting on November 1. Mr. Thomas Holmqvist, the president of ABB, is available to make a presentation on fast trains.

Senator Bonnell: Did we invite him, or did he ask to meet us?

Mr. Tonu Onu, Clerk of the Committee: In June, we heard from Bombardier. Mr. Pierre MacDonald appeared before us to explain their technology and their high-speed rail. ABB got wind of this, and they called asking if they could also appear to explain their technology.

Senator Bonnell: So they asked to appear?

Mr. Onu: Yes.

Senator Bonnell: I think if we are travelling to France and Germany to see what they are doing, we should give ABB an opportunity to appear before the committee.

The Chairman: Agreed?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Item number 5 is next on the agenda.

We have had a request from the Transportation Safety Board to visit their facilities. This visit would take approximately three hours. They have a video presentation they wish to make. This trip would include a visit to their engineering facilities for transportation and accident investigation. There would be

[Translation]

viennent compléter la programmation ordinaire et ne sont pas inclus dans celle-ci.

Le sénateur Davey: C'est là un créneau que nous pouvons occuper.

Le président: Avec votre permission, je prendrai des dispositions pour consulter les fonctionnaires du Ministère. Je vous ferai rapport lors de notre prochaine réunion. Le comité pourra alors décider de quelle manière il souhaite procéder.

Le sénateur Davey: Mais réfléchirez-vous à la question que nous venons d'aborder?

Le président: Oui.

Le sénateur Spivak: Je suis absolument d'accord.

Le président: Le point suivant de l'ordre du jour concerne le fait que M. Manley souhaite se présenter devant ce comité le mercredi 7 décembre 1994. Vous vous souviendrez que nous avons demandé au ministre, peu de temps après qu'il soit entré en fonction, de venir témoigner. Plusieurs dates ont été arrêtées puis annulées diverses raisons. Nous avons maintenant une date fixe. Les attachés de recherche prépareront des notes explicatives et proposeront des questions que nous pourrions poser à M. Manley.

Je suppose que le comité souhaite toujours que le ministre vienne témoigner?

Des voix: Oui.

Le président: Le point suivant de l'ordre du jour concerne la société ABB dont nous pourrions rencontrer les représentants le 1^{er} novembre. M. Thomas Holmqvist, le président d'ABB, serait en mesure de nous faire un exposé sur les trains à grande vitesse.

Le sénateur Bonnell: L'avons-nous invité ou a-t-il demandé à nous rencontrer?

M. Tonu Onu, greffier du comité: En juin, nous avons entendu le témoignage de Bombardier. M. Pierre MacDonald est venu décrire la technologie utilisée par cette société et les caractéristiques de son train à grande vitesse. ABB a eu vent de la chose et a appelé pour demander si ses représentants pouvaient aussi venir décrire leur propre technologie.

Le sénateur Bonnell: Ce sont donc eux qui ont demandé à témoigner?

M. Onu: Oui.

Le sénateur Bonnell: Je crois que si nous nous rendons en France et en Allemagne pour voir ce qui s'y fait, nous devrions donner à ABB l'occasion de témoigner devant ce comité.

Le président: Convenu?

Des voix: Convenu.

Le président: Nous passons maintenant au point numéro 5 de l'ordre du jour.

Le Bureau de la sécurité des transports nous a invités à visiter ses installations. Cette visite durerait approximativement trois heures. Le Bureau voudrait nous faire visionner un film vidéo. L'excursion comprendrait une visite des installations techniques d'enquête sur les transports et les accidents. Des commentaires

[Text]

comments on the Safety Board and the Review Commission report.

Senator Atkins: Mr. Chairman, what if the Senate is not sitting those days?

The Chairman: Is the Senate sitting next week? Do you know?

Senator Bonnell: The Senate is sitting next week, but the week after is armistice week.

The Chairman: You are sure we will be back next week?

Senator Bonnell: As far as I know.

The Chairman: What is the wish of the committee with respect to the Transportation Safety Board on Wednesday, November 2?

Senator Bonnell: If we are sitting, we will go. If we are not sitting, we will not go.

Senator Bacon: With respect to ABB, who is paying the expenses for the trip to France? Is it ABB?

Senator Bonnell: No.

The Chairman: SNCF.

Senator Bacon: It would be awkward to have ABB appear before us if they are paying for our trip to France.

Senator Bonnell: No, they are not paying for anything. France is paying. If we go to Germany, Germany is paying. The Canadian government is paying nothing.

The Chairman: The next item on the agenda is number 6, lightstation study.

The steering committee consisting of Senator Atkins, Senator Bonnell and myself met to discuss at great length the lightstation study. There was a conference call.

Your steering committee recommends to this committee that a group of five members — namely Senators Adams, Bonnell, Forrestall, Johnson and Thériault — travel to British Columbia during the week of November 21; that the clerk of the committee and the researcher, John Christopher, accompany the members on the mission to British Columbia; that the trip would take the form of an informal fact-finding mission, and any meetings with groups or individuals would not constitute formal hearings of the Standing Senate Committee on Transport and Communications; that Senator Bonnell will preside over the meetings in British Columbia; that the committee would not place any notices in the media with respect to its mission; that the Coast Guard be asked to provide transportation to members to visit remote lightstations such as Nootka and Pointer Light; and that an amount be left in the budget for a visit to the lightstations on the east coast so that the ultimate report of the committee would be balanced.

Senator Bacon, Senator Carney, who resides in British Columbia, rose in the chamber and asked the Senate for an Order of Reference to study the closing of lightstations on the west

[Traduction]

seraient faits au sujet du Bureau de la sécurité des transports et du rapport de la Commission d'examen.

Le sénateur Atkins: Monsieur le président, qu'arrive-t-il si le Sénat ne siège pas ces jours-là?

Le président: Le Sénat siège-t-il la semaine prochaine? Le savez-vous?

Le sénateur Bonnell: Le Sénat siège la semaine prochaine mais la semaine suivante est celle de l'armistice.

Le président: Êtes-vous certain que nous serons de retour la semaine prochaine?

Le sénateur Bonnell: C'est ce que je crois comprendre.

Le président: Que souhaite faire le comité au sujet de la visite du Bureau de la sécurité des transports prévue pour le mercredi 2 novembre?

Le sénateur Bonnell: Si nous siégeons, nous irons. Si nous ne siégeons pas, nous n'irons pas.

Le sénateur Bacon: En ce qui concerne ABB, qui prend en charge les coûts du voyage en France? Est-ce ABB?

Le sénateur Bonnell: Non.

Le président: C'est la SNCF.

Le sénateur Bacon: Nous nous trouverions dans une position délicate si nous faisons témoigner ABB alors que cette société paie notre voyage en France.

Le sénateur Bonnell: Non, elle ne paie rien du tout. C'est la France qui le fait. Si nous allons en Allemagne, c'est l'Allemagne qui paiera. Le gouvernement canadien ne débourse rien.

Le président: Le point suivant de l'ordre du jour est le numéro 6, l'étude sur les phares.

Le comité de direction, qui est composé des sénateurs Atkins et Bonnell ainsi que de moi-même, s'est réuni pour analyser cette question en détail. Nous avons tenu une conférence téléphonique.

Le comité de direction recommande au comité qu'un groupe de cinq membres (c'est-à-dire les sénateurs Adams, Bonnell, Forrestall, Johnson et Thériault) se rende en Colombie-Britannique durant la semaine du 21 novembre; que le greffier du comité et l'attaché de recherche, John Christopher, les accompagnent; que ce déplacement soit considéré comme une mission exploratoire officielle et que les réunions que nous pourrions avoir avec des groupes ou des particuliers ne constituent pas des audiences officielles du comité sénatorial permanent des transports et des communications; que le sénateur Bonnell préside les réunions qui auront lieu en Colombie-Britannique; que le comité ne publie pas d'avis dans les médias au sujet de cette mission; que l'on demande à la Garde côtière d'assurer le transport des membres qui iront visiter des phares isolés comme ceux de Nootka et de Pointer Light et qu'une somme soit mise de côté dans le budget en prévision d'une visite des phares de la côte est de façon à ce que le rapport que le comité préparera ensuite soit équilibré.

Le sénateur Bacon ainsi que la sénatrice Carney, qui réside en Colombie-Britannique, ont pris la parole en chambre pour demander au Sénat un ordre de renvoi autorisant la tenue d'une

[Texte]

coast. Her study also would include alternate uses for these stations.

Minister Young was here in this room. He said, "We are doing a study ourselves, and we will have consultations ourselves." Our clerk spoke with the office of the minister this morning, and they will announce their consultations to start sometime very soon. The Senate study would be a supplementary study.

Senator Atkins and Senator Bonnell, did you wish to add anything to the report from our steering committee?

Senator Atkins: The only point I wish to make is that originally we decided we would travel to British Columbia as long as the Coast Guard was conducting its investigation. Now we have a situation where we do not know exactly when the Coast Guard will initiate its investigation. We must re-examine whether it is appropriate for us to travel to British Columbia when we do not have the details of what the Coast Guard will do. My instinct is that the Coast Guard is playing games with us. In the final disposition of this matter, we need some assurance from the Coast Guard that it will not proceed with destaffing until it has made its inquiries. If we have that assurance, then we must ask ourselves this question: Is this an appropriate time to travel to British Columbia, or should we wait?

The Chairman: The clerk has met recently with the Coast Guard. Perhaps he could give us an update.

Mr. Onu: The information I was given this morning and repeated to me at noon by one of the Coast Guard officials, as well as a member of the minister's staff, is that they will be announcing the dates and how they will proceed on their consultations next week. They did not give me an exact date, but they are certain now of being in a position to announce their consultations next week.

They also told me — and they said I could relate this information to you — that they would start consultations on the east coast about mid-November and continue a series of hearings on the east coast through November, December, and into early January. On the west coast, they would begin hearings at the end of November, continue into December, right through to the end of January. This is what they are proposing. All indications are that they will announce this next week.

They added that once the public announcement has been made, they would be prepared to come and brief committee members with further information. They are putting together an information package, which I was told today they would send to us. On that basis, if you have questions, they would be prepared to meet with you.

Senator Atkins: Did you get any assurance with respect to destaffing?

[Translation]

étude sur la fermeture des phares de la côte ouest. Cette étude comprendrait un volet décrivant les autres usages auxquels ces phares pourraient être affectés.

Le ministre Young se trouvait dans cette pièce. Il a déclaré, «Nous effectuons nous-mêmes une étude et nous procéderons nous aussi à des consultations.» Notre greffier a parlé ce matin avec des gens du bureau du ministre qui lui ont dit que le Ministère va annoncer que ces consultations débiteront très bientôt. L'étude du Sénat constituerait donc une étude supplémentaire.

Sénateurs Atkins et Bonnell, souhaitez-vous ajouter quelque chose au rapport de notre comité de direction?

Le sénateur Atkins: Je voudrais simplement préciser que nous avions à l'origine décidé de nous rendre en Colombie-Britannique si la Garde côtière effectuait son étude. Nous nous trouvons maintenant dans une situation où nous ne savons pas exactement quand commencera celle-ci. Il nous faut réexaminer s'il convient que nous nous rendions en Colombie-Britannique alors que nous ne savons pas en détail ce que fera la Garde côtière. Quelque chose me dit que celle-ci joue au plus fin avec nous. Avant de régler cette question, la Garde côtière doit nous assurer qu'elle ne procédera pas à des compressions de personnel tant qu'elle n'aura pas effectué son étude. Si nous recevons cette assurance, nous devons nous poser la question suivante: le moment est-il bien choisi pour aller en Colombie-Britannique ou vaudrait-il mieux attendre?

Le président: Le greffier a récemment rencontré des représentants de la Garde côtière. Il peut peut-être nous dire où en sont les choses.

M. Onu: Selon les informations qui m'ont été communiquées ce matin et répétées à midi par l'un des fonctionnaires de la Garde côtière ainsi que par un des membres du cabinet du ministre, la Garde côtière annoncera la semaine prochaine les dates auxquelles elle procédera à des consultations et la manière dont celles-ci se dérouleront. On ne m'a pas fourni de date exacte mais la Garde côtière est maintenant certaine de pouvoir annoncer ses consultations la semaine prochaine.

On m'a également indiqué (en me précisant que je pouvais vous communiquer cette information) que les consultations commenceront sur la côte est vers la mi-novembre et qu'une série d'audiences y aura lieu en novembre, en décembre et début janvier. Sur la côte ouest, les audiences débiteront fin novembre et se poursuivront en décembre pour se terminer fin janvier. C'est ce que propose la Garde côtière. Tout porte à croire que cela sera annoncé la semaine prochaine.

Les représentants de la Garde côtière ont ajouté qu'une fois que l'annonce publique aura été faite, ils seraient disposés à venir expliquer la situation plus en détail aux membres du comité. Ils préparent actuellement une trousse documentaire qui, m'a-t-on dit aujourd'hui, nous sera envoyée. Ils sont disposés à vous rencontrer si vous avez des questions à poser sur cette base.

Le sénateur Atkins: Avez-vous obtenu des assurances en ce qui concerne les compressions de personnel?

[Text]

Mr. Onu: I was told that the consultation would be on destaffing. It is primarily a question of how to proceed with destaffing. That is the department's or the Coast Guard's point of view on this matter. In other words —

Senator Bonnell: The decision has been made.

Mr. Onu: — this is a question about how to proceed.

They stated that they would not proceed with destaffing before terminating their consultations and producing a report. This is what I was told verbally.

Senator Atkins: Have you relayed that information to Senator Carney?

Mr. Onu: I have not had a chance to talk to Senator Carney this week, but I relayed the information from the steering committee the other week.

Senator Atkins: The question is whether she has made any further —

Senator Bonnell: Press releases?

Senator Atkins: I do not know whether you would call them press releases, but has she made any effort to develop the program that the Senate steering committee or the Senate committee would follow.

The Chairman: The clerk met with Senator Carney. They worked out some of the details of an itinerary.

Senator Atkins: I know that, but how far have we gone?

Mr. Onu: I have not proceeded any farther. I am awaiting instructions from the committee.

Senator Bonnell: Are you awaiting instructions from the committee or from Senator Carney?

Mr. Onu: From the committee.

Senator Bonnell: It seems that you and Senator Carney are very thick as well.

Mr. Onu: I try to maintain good relations with all senators.

Senator Bonnell: I got a fax telling me about the itinerary and what time we will leave and where we will be and what we will do. I was given two alternatives, Plan A or Plan B. This came from the clerk. It did not come from Senator Carney. If the steering committee did not give me those hours and times, how did I get that fax?

Mr. Onu: The itinerary I sent to you was based on the discussions I had with Senator Carney. That is what she is proposing to the committee. Now it is up to the committee.

Senator Bonnell: What you are submitting will now happen is what Senator Carney tells you, not what the committee tells you?

Mr. Onu: It is a proposal from Senator Carney for the committee to consider.

[Traduction]

M. Onu: On m'a déclaré que les consultations porteraient sur les réductions d'effectifs. Le problème consiste principalement à déterminer de quelle façon celles-ci seront effectuées. C'est là le point de vue du Ministère ou de la Garde côtière à cet égard. En d'autres termes --

Le sénateur Bonnell: La décision a été prise.

M. Onu: -- il s'agit de déterminer comment les choses doivent se passer.

On m'a indiqué qu'il n'y aurait pas de compressions de personnel tant que les consultations se poursuivront et qu'un rapport n'aura pas été produit. C'est ce que l'on m'a dit.

Le sénateur Atkins: Avez-vous transmis ces renseignements à la sénatrice Carney?

M. Onu: Je n'ai pas eu l'occasion de lui parler cette semaine mais, la précédente, je lui ai communiqué les renseignements provenant du comité de direction.

Le sénateur Atkins: Il s'agit de savoir si elle a pris d'autres --

Le sénateur Bonnell: Des communiqués de presse?

Le sénateur Atkins: Je ne sais pas si on peut les appeler des communiqués de presse mais a-t-elle fait des démarches pour préparer le programme que le comité de direction du Sénat ou le comité sénatorial suivrait?

Le président: Le greffier a rencontré la sénatrice Carney. Ils ont mis au point certains des détails d'un itinéraire.

Le sénateur Atkins: Je sais cela mais jusqu'à quel point sommes-nous allés?

M. Onu: Je ne suis pas allé plus loin. J'attends les instructions du comité.

Le sénateur Bonnell: Attendez-vous des instructions du comité ou de la sénatrice Carney?

M. Onu: du comité.

Le sénateur Bonnell: Il semble que la sénatrice Carney et vous-même soyez très liés.

M. Onu: Je m'efforce d'entretenir de bonnes relations avec tous les sénateurs.

Le sénateur Bonnell: J'ai reçu par télécopieur un document qui décrit notre itinéraire, l'heure à laquelle nous partirons, où nous nous trouverons et ce que nous ferons. On m'a donné à choisir entre un plan A et un plan B. J'ai reçu cela du greffier. Cela ne venait pas de la sénatrice Carney. Si ces heures et ces dates ne m'ont pas été fournies par le comité de direction, comment se fait-il que j'ai reçu ce document?

M. Onu: L'itinéraire que je vous ai envoyé était fondé sur les entretiens que j'ai eus avec la sénatrice Carney. C'est ce qu'elle propose au comité. Il appartient maintenant à celui-ci de trancher.

Le sénateur Bonnell: Le programme que vous nous présentez est fondé sur ce que la sénatrice Carney vous dit et non pas sur ce que le comité vous indique?

M. Onu: Il s'agit d'une proposition soumise par la sénatrice Carney au comité.

[Texte]

Senator Bonnell: Have you put that itinerary to the committee yet?

Mr. Onu: No, we have not discussed it.

Senator Bonnell: November 22nd is approaching, and you have not submitted it to the committee yet?

Mr. Onu: I have copies of it. I have only given it to the members who suggested they would participate in the mission. It has not been distributed to other members. I have copies of the itinerary if committee members wish to look at it.

The Chairman: It should be handed out.

Senator Spivak: Given the information that the Coast Guard has in fact made the decision to destaff and they are merely consulting, what are they consulting about? I do not understand.

Senator Bonnell: They are consulting with respect to a time frame, when they will destaff and how.

Senator Spivak: We have a point of view, do we not? At least we have Senator Carney's point of view that we do not want this decision to be made until consultations have been conducted. That is the objective of the committee travelling to British Columbia.

Is the timing of this trip likely to help delay the decision to destaff until after there have been proper consultations? Is that not something one ought to take up with the Coast Guard as well, to get them to clarify their position?

The Chairman: I think the decision to destaff has been made.

Senator Spivak: What is your view as to the value of this trip in terms of furthering our objectives? I am puzzled.

Senator Atkins: The objective, as I interpret it from Senator Carney, is that the Coast Guard and the government reconsider the decision in particular cases where there is a broader mandate than simply manning the lighthouse.

Senator Spivak: Right.

Senator Atkins: That is my understanding. Destaffing is more a consideration on the west coast than on the east coast because in the east they have already done it. No one is left, except for one or two lighthouses.

Obviously the priority is whether the circumstances on the west coast command some consideration for the Coast Guard to re-examine this matter, in spite of their decision.

Senator Bonnell: The priority is to re-examine the situation and determine whether the destaffing mandate should be extended to lifesaving duties as well. How strong is our

[Translation]

Le sénateur Bonnell: Avez-vous déjà présenté cet itinéraire au comité?

M. Onu: Non, nous n'en avons pas discuté.

Le sénateur Bonnell: Le 22 novembre approche et vous n'avez pas encore soumis cela au comité?

M. Onu: J'ai des copies de cette proposition. Je n'en ai transmis une qu'aux membres qui ont fait savoir qu'ils se joindraient au groupe. Ce document n'a pas été distribué aux autres. J'ai préparé des copies de l'itinéraire à l'intention des membres du comité qui souhaitent l'examiner.

Le président: Ce document devrait être fourni aux membres.

Le sénateur Spivak: Puisque l'on nous indique que la Garde côtière a en fait pris la décision de supprimer le personnel des phares et qu'elle ne fait que procéder à des consultations, quel peut être l'objet de celles-ci? Je ne comprends pas.

Le sénateur Bonnell: Les consultations concernent les délais dans lesquels le personnel sera réduit, le moment où les compressions d'effectifs auront lieu et la manière dont cela se passera.

Le sénateur Spivak: Nous avons un point de vue, n'est-ce pas? Nous avons au moins celui de la sénatrice Carney, c'est-à-dire que nous ne voulons pas que cette décision soit prise tant que des consultations n'auront pas eu lieu. C'est la raison pour laquelle le comité va se rendre en Colombie-Britannique.

Peut-on espérer que le moment choisi pour ce déplacement contribuera à faire en sorte que la décision de supprimer des postes ne soit prise qu'au terme de consultations adéquates? N'est-ce pas là quelque chose que l'on devrait porter également à l'attention de la Garde côtière pour l'amener à clarifier sa position?

Le président: Je pense que la décision de réduire les effectifs a été prise.

Le sénateur Spivak: Selon vous, dans quelle mesure ce voyage peut-il servir à promouvoir nos objectifs? Je ne sais que penser.

Le sénateur Atkins: L'objectif, si je saisis bien l'intention du sénateur Carney, est d'amener la Garde côtière et le gouvernement à revenir sur sa décision dans des cas particuliers où la fonction de l'employé ne se limite pas à garder le phare.

Le sénateur Spivak: Bien

Le sénateur Atkins: C'est comme ça que je comprends la chose. La suppression des postes de gardien de phare fait l'objet de plus d'attention sur la côte ouest que sur la côte est parce que, dans l'est, cela a déjà été fait. Il ne reste plus personne, sauf dans un ou deux phares.

À l'évidence, la question qu'il faut trancher en priorité est la suivante: les circonstances qui prévalent sur la côte ouest justifient-elles que la Garde côtière réexamine cette question même si la décision a déjà été prise?

Le sénateur Bonnell: Ce qu'il faut faire en priorité, c'est réexaminer la situation afin de déterminer si les suppressions de postes devraient également être étendues aux fonctions de

[Text]

commitment to Senator Carney that we will travel to British Columbia?

Senator Atkins: At the last meeting when she appeared before this committee, she made a strong case for us to do our travels in November.

The Chairman: The commitment was made at the last committee meeting.

Senator Atkins: That does not mean it cannot be changed. If we are changing our commitment, she ought to be here.

Senator Thériault: Who is doing the consultation for the Ministry of Transport in the other place? MPs or staff?

Senator Bonnell: The minister.

The Chairman: It is the Coast Guard. It is an internal departmental consultation.

Further questions or comments?

Senator Bonnell: Since our clerk gave us the date Senator Carney will meet us at the airport, and since the clerk has arranged which islands and lighthouses we should see, and since the clerk gave Senator Carney that commitment on behalf of you as chairman and the committee as a whole, we should follow through and not embarrass our clerk by placing him in the very embarrassing situation of making those promises without any authority. We should stick with it, hear what people have to say, and make a report as to whether we think they should extend their program from lighthouse keepers to safety. We should keep the commitment.

The Chairman: All agreed, senators?

Senator Atkins: I do not disagree with what is suggested because what we find as a committee could assist the Coast Guard in its deliberations. Perhaps that will be constructive in terms of how the department deals with this issue in the long haul.

The Chairman: The essence of the motion put by Senator Bonnell, the co-chair, is that this committee reaffirm the commitment it made to Senator Carney to continue with this study at fixed dates, namely commencing November 21.

All agreed, honourable senators?

Hon. Senators: Agreed.

Senator Bonnell: Which plan? Plan A or plan B? There are two plans. The clerk gave us two proposals.

Senator Spivak: There have been discussions about helicopter trips and the safety of helicopter trips in that area. Is that why there is a Plan A and a Plan B?

Mr. Onu: Senator Carney submitted those plans for the committee's consideration. Since that time, I have had an opportunity to talk to John Duncan, the MP for that area. He suggested that Plan B is better for logistical reasons. Rather than

[Traduction]

sauvetage. Jusqu'à quel point nous sommes-nous engagés auprès de la sénatrice Carney à nous rendre en Colombie-Britannique?

Le sénateur Atkins: La dernière fois qu'elle s'est présentée devant ce comité, elle a beaucoup insisté pour que cette visite ait lieu en novembre.

Le président: Cet engagement a été pris lors de la dernière réunion du comité.

Le sénateur Atkins : Cela ne signifie pas que nous ne pouvons pas changer d'avis. Mais si nous modifions notre engagement, elle devrait être là.

Le sénateur Thériault: Qui procède aux consultations pour le compte du ministère des Transports à l'autre endroit? Des députés ou des membres du personnel?

Le sénateur Bonnell: Le ministre.

Le président: C'est la Garde côtière. Il s'agit de consultations ministérielles internes.

Avez-vous d'autres questions ou commentaires?

Le sénateur Bonnell: Puisque notre greffier nous a indiqué à quelle date le sénateur Carney viendra nous accueillir à l'aéroport, qu'il a déterminé quelles îles et quels phares nous devrions voir et qu'il a pris cet engagement auprès de la sénatrice Carney en votre nom, Monsieur le président, et au nom du comité dans son ensemble, nous devrions respecter celui-ci et ne pas embarrasser notre greffier en le plaçant dans la situation très délicate de quelqu'un qui a fait de telles promesses sans y être autorisé. Nous devrions nous conformer à cet engagement, écouter ce que les gens ont à dire et indiquer dans un rapport si nous estimons ou non que la Garde côtière devrait étendre la portée de son programme des gardiens de phare aux personnes chargées de la sécurité. L'engagement est pris, respectons-le.

Le président: Sénateurs, êtes-vous tous d'accord?

Le sénateur Atkins: Je ne suis pas contre cette proposition parce que les constatations de ce comité pourraient aider la Garde côtière dans sa délibération. Cela pourrait avoir un effet constructif sur la manière dont le Ministère traitera cette question à long terme.

Le président: L'essence de la motion du sénateur Bonnell, le coprésident, est que ce comité réaffirme l'engagement qu'il a pris à l'égard de la sénatrice Carney de poursuivre cette étude aux dates fixées, c'est-à-dire à partir du 21 novembre.

Est-ce convenu, honorables sénateurs?

Des voix: Adopté.

Le sénateur Bonnell: De quel plan parle-t-on? Du plan A ou du plan B? Il y en a deux. Le greffier nous a soumis deux propositions.

Le sénateur Spivak: Des idées ont été échangées au sujet des déplacements en hélicoptère et de la sécurité de ceux-ci dans cette région. Est-ce pour cela qu'il y a un plan A et un plan B?

M. Onu: Le sénateur Carney a soumis ces plans à l'attention du comité. Depuis lors, j'ai eu l'occasion de parler avec John Duncan, le député de l'endroit. Selon lui, le plan B est meilleur pour des raisons pratiques. Au lieu d'aller de Vancouver à

[Texte]

going from Vancouver to Campbell River, we should go from Vancouver to Victoria. It would be simpler to proceed that way for flights, et cetera. That was simply his suggestion. His riding covers most of the area we wish to visit. It was simply a suggestion.

Senator Spivak: We will go from Richmond, then to Victoria to visit Nootka, and not Campbell River?

Mr. Onu: We would go to Campbell River, and from Campbell River to Nootka, the site of a lightstation. The question is whether we rent helicopters at committee expense, or whether we can convince the Coast Guard to provide that service. The Coast Guard has not indicated whether they are prepared to fly us in.

Senator Spivak: What do we do if the weather does not permit us to fly by helicopter?

Senator Bonnell: We will not go. We will not put you at risk.

Senator Spivak: We are already at Campbell River. I wondered if there were commercial flights out of there in case you could not take a helicopter.

Senator Bonnell: Take a boat.

The Chairman: The final item on the agenda is a study by the House of Commons Standing Committee on Transport on national airports policy, bilateral air negotiations and the commercialization of air navigation systems.

Today, in the Senate, I received an extension of the Order of Reference we have had before us for some time, to do an ongoing study of the bilateral negotiations. Since the time our Order of Reference was approved by the Senate, the transport committee in the other place has decided to do its own study. It is at present doing a study. Their committee will, I believe, be travelling across Canada to do a study into airline safety, bilateral air negotiations, commercialization, et cetera.

Part of the mandate approved by the House of Commons Standing Committee on Transport was to also do a study of the bilateral agreement and negotiations — the so-called “open skies” — in Washington. I talked with Mr. Stan Keyes, chairman of the House of Commons committee, about the possibility of our doing certain things together. Those negotiations are now up in the air pending approval in the House of Commons of the committee’s budget.

This item was placed on the agenda today to tell you that there may be a possibility of this committee doing some of that study approved by the Senate in conjunction with the House of Commons. I will report back to you at our next meeting as to how those negotiations are proceeding.

Senator Bonnell: Why do we not drop our study and let them do the work? We will then read their report. It does not seem sensible to have two houses doing the same study when the

[Translation]

Campbell River, nous devrions nous rendre de Vancouver à Victoria. Il serait plus simple de procéder ainsi du point de vue des liaisons aériennes, entre autres. C’est simplement ce qu’il a conseillé. Sa circonscription couvre la majeure partie de la région que nous souhaitons visiter. Il s’agissait d’une simple suggestion.

Le sénateur Spivak: Nous partirions de Richmond pour aller ensuite à Victoria afin de visiter Nootka mais nous n’irions pas à Campbell River?

M. Onu: Nous irions à Campbell River et de là à Nootka, où se trouve un phare. La question qui se pose est: devons-nous louer des hélicoptères ou pouvons-nous convaincre la Garde côtière de nous en fournir? Elle n’a pas indiqué si elle est disposée à assurer notre transport.

Le sénateur Spivak: Que faisons-nous si le temps ne permet pas de prendre l’hélicoptère?

Le sénateur Bonnell: Nous n’irons pas. Nous ne vous ferons pas courir de risques.

Le sénateur Spivak: Nous serons déjà à Campbell River. Je me demandais si l’on trouve là-bas des liaisons commerciales au cas où il ne serait pas possible de prendre l’hélicoptère.

Le sénateur Bonnell: Allez-y donc en bateau.

Le président: Le dernier point à l’ordre du jour concerne une étude que le comité permanent des transports de la Chambre des communes effectue au sujet des politiques nationales sur les aéroports, des négociations bilatérales sur les transports aériens et de la commercialisation des systèmes de navigation aérienne.

J’ai reçu aujourd’hui au Sénat une prolongation de l’ordre de renvoi qui nous a été transmis voilà déjà quelque temps et qui nous demande de procéder à une étude permanente des négociations bilatérales. Depuis que l’ordre de renvoi a été approuvé par le Sénat, le comité des transports de l’autre endroit a décidé d’effectuer sa propre étude. C’est ce qu’il fait actuellement. Leur comité se rendra je crois un peu partout au Canada afin de réaliser une étude sur la sécurité des transports aériens, sur les négociations bilatérales au sujet de ceux-ci, sur la question de la commercialisation, et cetera.

Le mandat approuvé par le comité permanent des transports de la Chambre des communes prévoit aussi la réalisation à Washington d’une étude de l’entente et des négociations bilatérales — ce que l’on appelle le concept des «ciels ouverts». J’ai parlé avec M. Stan Keyes, le président du comité de la Chambre des communes, de la possibilité de faire certaines choses ensemble. Ces négociations sont pour l’instant suspendues en attendant que la Chambre des communes approuve le budget du comité.

Ce point a été inscrit à notre ordre du jour pour vous indiquer qu’il est possible que ce comité collabore avec la Chambre des communes à la réalisation d’une partie de l’étude qui a été approuvée par le Sénat. Lors de notre prochaine réunion, je vous indiquerai où en sont ces négociations.

Le sénateur Bonnell: Pourquoi ne pas renoncer à notre étude et les laisser faire le travail? Nous pourrions lire leur rapport. Il ne paraît pas rationnel que les deux chambres effectuent la même

[Text]

minister has as much as told us that the negotiations are proceeding in a low key manner. For us to stir up this matter with committee hearings would not add anything. I think we should back off.

The Chairman: We will bring this matter up at the next meeting and take a further look at it.

A gentleman from Teleglobe in Montreal, Mr. Claude Forget, has phoned our clerk. He wishes to appear before the committee. I have not received a letter from him, but he wishes to meet with a number of senators in relation to communications. I should like to have the clerk get more information for us on what Mr. Forget wishes to discuss with us. Perhaps we could schedule him to appear before us and give a report before the end of this calendar year. With your leave, I will have the clerk do some background work, and we will discuss the issue at the next meeting.

Senator Thériault: On this last item, Mr. Chairman, when you refer to a study by the House of Commons Standing Committee on Transport on national airports policy, would that include the decision that apparently has been taken by the Ministry of Transport to commercialize or privatize small airports?

The Chairman: Yes.

Senator Thériault: Open skies is an issue in which I am most interested.

Senator Bonnell: I move we adjourn.

The committee adjourned.

[Traduction]

étude alors que le ministre nous a pratiquement dit que les négociations se poursuivent maintenant à l'arrière-plan. Nous n'apporterions rien en remuant la question par des audiences. Je crois que nous devrions renoncer à intervenir.

Le président: Nous creuserons davantage cette question lors de la prochaine réunion.

Un représentant de la société montréalaise Téléglobe, M. Claude Forget, a téléphoné à notre greffier. Il souhaite venir témoigner devant ce comité. Il ne m'a pas envoyé de lettre mais il voudrait rencontrer un certain nombre de sénateurs pour aborder des questions concernant les communications. Je voudrais que le greffier nous obtienne plus d'informations au sujet de ce dont M. Forget souhaite nous parler. Nous pourrions peut-être fixer une date pour qu'il vienne témoigner et préparer un rapport avant la fin de la présente année civile. Avec votre permission, je vais demander au greffier de procéder à certaines recherches et nous examinerons la question lors de la prochaine réunion.

Le sénateur Thériault: À propos de ce dernier point, Monsieur le président, l'étude des politiques relatives aux aéroports nationaux que doit effectuer le comité permanent des transports de la Chambre des communes engloberait-elle la décision de privatiser les petits aéroports que le ministère des Transports semble avoir prise?

Le président: Oui.

Le sénateur Thériault: Le concept des «ciels ouverts» est quelque chose qui m'intéresse tout particulièrement.

Le sénateur Bonnell: Je propose de suspendre nos travaux.

Le comité s'ajourne.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
Ottawa, Canada K1A 0S9

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*
Groupe Communication Canada — Édition
Ottawa, Canada K1A 0S9

CA1
YC19
- T83



First Session
Thirty-fifth Parliament, 1994

Première session de la
trente-cinquième législature, 1994

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du comité
sénatorial permanent des*

**Transport and
Communications**

**Transports et
des communications**

Chairman:
The Honourable DONALD H. OLIVER, Q.C.

Président:
L'honorable DONALD H. OLIVER, c.r.

Wednesday, November 16, 1994

Le mercredi 16 novembre 1994

Issue No. 11

Fascicule n° 11

Business of the Committee

Travaux du comité



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable DONALD H. OLIVER, Q.C., *Chairman*

The Honourable M. Lorne Bonnell, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams	LeBreton
Atkins	* Lynch-Staunton
Cochrane	(or Berntson)
Davey	Petten
Eyton	Spivak
* Fairbairn (or Molgat)	Thériault
Forrestall	

** Ex Officio Members*

(Quorum 4)

Pursuant to Rule 86(4), membership of the Committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator LeBreton substituted for that of the Honourable Senator Roberge. (November 16, 1994).

The name of the Honourable Senator Cochrane substituted for that of the Honourable Senator Johnson. (November 16, 1994).

The name of the Honourable Senator Petten substituted for that of the Honourable Senator Bacon. (November 9, 1994).

The name of the Honourable Senator Bacon substituted for that of the Honourable Senator Petten. (October 26, 1994).

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable DONALD H. OLIVER, c.r.

Vice-président: L'honorable M. Lorne Bonnell

et

Les honorables sénateurs:

Adams	LeBreton
Atkins	* Lynch-Staunton
Cochrane	(ou Berntson)
Davey	Petten
Eyton	Spivak
* Fairbairn (ou Molgat)	Thériault
Forrestall	

** Membres d'office*

(Quorum 4)

Conformément à l'article 86(4) du Règlement, la liste des membres du Comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur LeBreton est substitué à celui de l'honorable sénateur Roberge. (le 16 novembre 1994).

Le nom de l'honorable sénateur Cochrane est substitué à celui de l'honorable sénateur Johnson. (le 16 novembre 1994).

Le nom de l'honorable sénateur Petten est substitué à celui de l'honorable sénateur Bacon. (le 9 novembre 1994).

Le nom de l'honorable sénateur Bacon est substitué à celui de l'honorable sénateur Petten. (le 26 octobre 1994).

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Wednesday, November 16, 1994
(14)

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, met this day in Room 356-S, at 3:15 p.m., the Chairman, the Honourable Senator Donald H. Oliver, Q.C., presiding.

Members of the Committee present: The Honourable Senators Adams, Atkins, Bonnell, Cochrane, Davey, Forrestall, LeBreton, Molgat, Oliver, Petten, Spivak and Thériault. (12)

Other Senator present: The Honourable Senator Carney.

In attendance: Mr. John Christopher and Mr. Dan Shaw from the Research Branch of the Library of Parliament.

The Committee met to discuss its future business.

The Chairman, on behalf of the subcommittee on Agenda and Procedure proposed the following:

With respect to the Order of Reference on the study of lightstations the Steering Committee recommends to the Committee that:

- since the Coast Guard announced on November 3, 1994 that it would be holding public consultations on lightstations on the East Coast starting November 15, 1994 and in British Columbia starting on November 28, 1994 and that the consultations would continue until the end of January 1995;
- since the Committee had decided at its meeting of June 8, 1994 to obtain details of the Coast Guard's consultations on destaffing lightstations before taking a final decision on how to proceed with its study on lightstations;
- since the Committee's decision of October 26, 1994 to delegate a fact-finding subcommittee to travel to British Columbia during the week of November 21, 1994 and the efforts of the Honourable Senator Carney on behalf of this study have, in the opinion of the Committee, spurred the Coast Guard to initiate its public consultations; and
- since the travel to British Columbia would require the Committee to use up most of the budget of \$31,000 approved by the Senate for this study and not allow the Committee to travel to the East Coast as originally planned;
- that the Committee reconsider its decision of October 26, 1994 to delegate five members to undertake a fact-finding mission to British Columbia during the week of November 21, 1994 and consider reporting back to the Senate that this is not an opportune time to pursue the study under this Order of Reference.

The Chairman moved that the recommendations of the subcommittee on Agenda and Procedure be adopted.

PROCÈS-VERBAL

OTTAWA, le mercredi 16 novembre 1994
(14)

[Traduction]

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui dans la salle 356-S, à 15 h 15, sous la présidence de l'honorable sénateur Donald H. Oliver, c.r. (président).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Atkins, Bonnell, Cochrane, Davey, Forrestall, LeBreton, Molgat, Oliver, Petten, Spivak et Thériault. (12)

Autre sénateur présent: L'honorable sénateur Carney.

Présents: M. John Christopher et M. Dan Shaw, du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement.

Le comité se réunit pour débattre de ses futurs travaux.

Au nom du sous-comité du programme et de la procédure, le président propose ce qui suit:

En ce qui concerne l'ordre de renvoi sur l'étude des phares, le comité de direction recommande au comité ce qui suit:

- étant donné que la Garde côtière a annoncé le 3 novembre 1994 qu'elle tiendrait des consultations publiques sur les phares sur la côte est, à compter du 15 novembre 1994, et en Colombie-Britannique, à compter du 28 novembre 1994, et que les consultations se poursuivraient jusqu'à la fin de janvier 1995;
- étant donné que le comité a décidé lors de sa séance du 8 juin 1994 d'obtenir des précisions sur les consultations de la Garde côtière au sujet du processus d'automatisation des phares avant de prendre une décision finale sur la façon de procéder à cette étude;
- étant donné que le comité a décidé le 26 octobre 1994 de déléguer un sous-comité d'enquête qui se rendrait en Colombie-Britannique au cours de la semaine du 21 novembre 1994 et étant donné que les efforts déployés par l'honorable sénateur Carney pour cette étude ont, de l'avis du comité, incité la Garde côtière à amorcer ses consultations publiques; et
- étant donné que les déplacements vers la Colombie-Britannique exigeraient que le comité utilise la plupart de son budget de 31 000 \$, approuvé par le Sénat pour cette étude, et ne permettraient pas au comité de se rendre sur la côte est, comme cela l'avait été initialement prévu.
- que le comité réexamine sa décision du 26 octobre 1994 relative à l'envoi de cinq membres chargés de mener une mission d'enquête en Colombie-Britannique au cours de la semaine du 21 novembre 1994 et envisage de signaler au Sénat qu'il n'est pas opportun de poursuivre l'étude en vertu de cet ordre de renvoi.

Le président propose l'adoption des recommandations du sous-comité du programme et de la procédure.

[Text]

After debate, the question being put on the motion, the committee divided and the names being called were taken down as follows:

The vote was divided as follows:

Yeas: Adams, Bonnell, Davey, Molgat, Petten and Thériault. (6)

Nays: Atkins, Cochrane, Forrestall, LeBreton and Spivak. (5)

Therefore, the motion was adopted.

At 4:50 p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

[Traduction]

Après débat, la question ayant été mise aux voix, les sénateurs votent comme suit:

Pour: Adams, Bonnell, Davey, Molgat, Petten et Thériault. (6)

Contre: Atkins, Cochrane, Forrestall, LeBreton et Spivak. (5)

La motion est donc adoptée.

À 16 h 50, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

Le greffier du comité

Tõnu Onu

Clerk of the Committee

EVIDENCE

Ottawa, Wednesday, November 16, 1994

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 3:15 p.m. to consider future business of the committee.

Senator Donald H. Oliver (*Chairman*) in the Chair.

The Chairman: Honourable senators, this a regular meeting of the Standing Senate Committee on Transport and Communications. There are three items on the agenda for Wednesday, November 16. The first item is the lighthouse station study.

Senator Forrestall: This subject matter is too important to be dealt with lightly. I suggest we either wait until Senator Carney arrives, or move to "Other" on the agenda.

The Chairman: Agreed, honourable senators?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: In terms of other business, there was referred to this committee today in the house Bill C-38, the Marine Transportation Security bill. Senator Petten asked when this bill will come before us. I would ask our researchers to prepare some briefing papers on this bill.

If the Senate sits next week, would it be agreeable to hear witnesses and deal with that matter next Wednesday?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: We will have briefing papers by next week.

Is there any other business to come before the committee at this stage, other than the lightstation matter?

Senator Bonnell: Mr. Chairman, I have a copy of a letter I received from you, a letter which you sent to the Minister of Heritage and Communications. Is there any word as to whether he can appear before us, and, if so, when?

The Chairman: I have not had any word.

Mr. Tōnu Onu, Clerk of the Committee: I called his staff before this meeting. They have not proposed a date. I checked that very point with them.

Senator Bonnell: Did they answer the letter, let alone propose a date?

The Chairman: No.

Mr. Onu: I telephoned his office today respecting that matter and was advised that it is still tied up in their bureaucracy.

Senator Bonnell: When will Mr. Manley appear?

The Chairman: December 7.

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mercredi 16 novembre 1994

[Traduction]

Le comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 15 h 15, pour examiner des travaux futurs.

Le sénateur Donald H. Oliver (*président*) occupe le fauteuil.

Le président: Honorables sénateurs, durant cette réunion ordinaire du comité permanent des transports et des communications, nous examinerons trois points inscrits à l'ordre du jour du mercredi 16 novembre. Le premier est l'étude relative aux phares gardés.

Le sénateur Forrestall: La question est trop importante pour que nous en traitions à la légère. Je propose soit d'attendre l'arrivée du sénateur Carney, soit de passer aux autres points inscrits à l'ordre du jour.

Le président: Les honorables sénateurs sont-ils d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Parmi les autres points inscrits à l'ordre du jour, le Sénat a renvoyé au comité aujourd'hui le projet de loi C-38, Loi concernant la sûreté du transport maritime. Le sénateur Petten a demandé à connaître la date à laquelle le comité étudiera ce projet de loi. Je demanderais à nos attachés de recherche de rédiger de la documentation au sujet du projet de loi.

Si le Sénat siège la semaine prochaine, plairait-il aux membres d'entendre des témoins et de traiter de cette question mercredi prochain?

Des voix: D'accord.

Le président: D'ici à la semaine prochaine, nous aurons de la documentation.

Exclusion faite de la question des phares gardés, y a-t-il d'autres questions que devrait étudier le comité à ce stade?

Le sénateur Bonnell: Monsieur le président, j'ai ici copie d'une lettre que vous m'avez transmise. Il s'agit d'une lettre que vous avez envoyée au ministre du Patrimoine et des Communications. Sait-on s'il projette de comparaître et, dans l'affirmative, quand?

Le président: Je n'en ai pas entendu parler.

M. Tōnu Onu, greffier du comité: Je viens de vérifier ce point. Juste avant la réunion, j'ai appelé à son bureau, mais on ne m'a pas proposé de date.

Le sénateur Bonnell: À défaut de proposer une date, a-t-on du moins répondu à la lettre?

Le président: Non.

M. Onu: J'ai téléphoné au bureau du ministre aujourd'hui à ce sujet même. On m'a répondu que la lettre franchissait les étapes habituelles.

Le sénateur Bonnell: Quand M. Manley comparaitra-t-il?

Le président: Le 7 décembre.

[Text]

Senator Bonnell: Are we here that week?

The Chairman: Yesterday, Senator Molgat indicated that we will be here every week until Christmas.

Senator Petten: I spoke with Senator Molgat, and he said that we will be here next week.

The Chairman: The remaining item on the agenda deals with the lightstation study. At the request of Senator Forrestall, this matter was delayed until Senator Carney arrived. Senator Carney has arrived.

The steering committee on the Standing Senate Committee on Transportation and Communications met yesterday. It has a report it wishes to lay before this committee for this committee's consideration. I will read it.

With respect to the Order of Reference on the study of lightstations the Steering Committee recommends to the Committee that:

- since the Coast Guard announced on November 3, 1994 that it would be holding public consultations on lightstations on the East Coast starting November 15, 1994 and in British Columbia starting on November 28, 1994 and that the consultations would continue until the end of January 1995;
- since the Committee had decided at its meeting of June 8, 1994 to obtain details of the Coast Guard's consultations on destaffing lightstations before taking a final decision on how to proceed with its study on lightstations;
- since the Committee's decision of October 26, 1994 to delegate a fact-finding subcommittee to travel to British Columbia during the week of November 21, 1994 and the efforts of the Honourable Senator Carney on behalf of this study have, in the opinion of the Committee, spurred the Coast Guard to initiate its public consultations; and
- since the travel to British Columbia would require the Committee to use up most of the budget of \$31,000 approved by the Senate for this study and not allow the Committee to travel to the East Coast as originally planned;

that the Committee reconsider its decision of October 26, 1994 to delegate five members to undertake a fact-finding mission to British Columbia during the week of November 21, 1994 and consider reporting back to the Senate that it is not an opportune time to pursue the study under this Order of Reference.

Since that report was done, I have received a copy of a commentary done on radio station CBO by Jennifer Frye. On November 11, 1994, it ran for two minutes. I will read what it says, and I will table it.

Jennifer Frye (CBO): What is the top priority on the Senate Transportation and Communications —

[Traduction]

Le sénateur Bonnell: Siégeons-nous cette semaine-là?

Le président: Hier, le sénateur Molgat a laissé entendre que nous serions ici toutes les semaines, jusqu'à Noël.

Le sénateur Petten: J'ai parlé au sénateur Molgat, qui m'a confirmé que nous serions ici, la semaine prochaine.

Le président: Le dernier point à l'ordre du jour est l'étude relative aux phares gardés. À la demande du sénateur Forrestall, nous avons retardé l'étude de cette question jusqu'à l'arrivée du sénateur Carney. Celle-ci est maintenant des nôtres.

Le comité de direction du comité permanent des transports et des communications s'est réuni hier. Il soumet à notre comité un rapport pour examen. Je vous en fais lecture.

Concernant l'ordre de renvoi sur l'étude des phares, le comité de direction recommande au comité ce qui suit:

- étant donné que la Garde côtière a annoncé le 3 novembre 1994 qu'elle tiendrait des consultations publiques sur les phares, sur la côte est à partir du 15 novembre 1994 et en Colombie-Britannique à compter du 28 novembre 1994, et que ces consultations allaient se poursuivre jusqu'à la fin de janvier 1995;
- étant donné que le comité a décidé, à sa réunion du 8 juin 1994, d'obtenir des précisions sur les consultations effectuées par la Garde côtière sur le retrait des gardiens de phares avant de décider comment il allait mener son étude sur les phares;
- étant donné que le comité a décidé, le 26 octobre 1994, d'envoyer un sous-comité en mission d'étude en Colombie-Britannique durant la semaine du 21 novembre 1994 et que les initiatives de l'honorable sénateur Carney dans le cadre de cette étude ont, de l'avis du comité, incité la Garde côtière à engager des consultations publiques; et
- étant donné que le voyage en Colombie-Britannique obligeait le comité à dépenser la majeure partie de son budget de 31 000 \$ approuvé par le Sénat pour cette étude et qu'il ne pourrait pas se rendre sur la côte est comme prévu au départ;

il est recommandé que le comité réexamine sa décision du 26 octobre 1994 selon laquelle il voulait déléguer cinq membres en mission d'étude en Colombie-Britannique durant la semaine du 21 novembre 1994 et envisage de faire rapport au Sénat que ce n'est pas le moment propice pour effectuer cette étude conformément à son ordre de renvoi.

Depuis la rédaction de ce rapport, j'ai reçu la transcription d'un commentaire de deux minutes fait à la station radiophonique CBO, par Jennifer Frye, le 11 novembre 1994. Je vous en fais lecture avant de déposer le document.

Jennifer Frye (CBO): Quelle est la principale priorité du comité sénatorial des transports et des communications...

[Texte]

Senator Forrestall: I wonder, Mr. Chairman, if there is any point in doing this? Reading commentary into our record could become quite habitual and intoxicating. Perhaps you could paraphrase the document and distribute the copy.

Senator LeBreton: Does it have an impact on —

The Chairman: It is an adverse commentary about the Senate committee.

Senator Forrestall: If it is about the Senate, I do not think we need CBO's comments — albeit tongue in cheek, I hope — about the activities of the Senate on the record of this committee.

The Chairman: The chair is in the hands of the committee. I would be prepared to distribute this commentary to all honourable senators.

Senator LeBreton: Can you summarize it quickly? Is it relevant to our discussion?

The Chairman: Yes, it is. Richard Cléroux, the reporter, said that on this study, the Senate will send some senators out west to study 20 lighthouses. He said:

You know Via Rail cuts this year, freight subsidy cuts to Atlantic Canada, the wheat subsidy cuts to rail service out West, our airports being privatized. Things are all transportation issues. And the communications issues, CRTC, debts stars, the telephone wars, they could talk about a thousand things. What do they pick? Twenty lighthouses on the West Coast. It's gonna cost maybe \$180,000 to fly the senators out there and lodge them while they hold their hearings on the lighthouses, and that's because of the nostalgia.

FRY: It is a senate committee, we should point out. Richard, thank you very much. And we'll see you in a couple of weeks time.

CLÉROUX: You're welcome.

Honourable senators, you have heard the report of the steering committee. The floor is open for discussion.

Senator Forrestall: I am unhappy about the report of the steering committee; but that is what it is, a steering committee. This committee will decide the matter.

This report is a bit of a surprise. I had to change my plans for next week to accommodate what I thought was a worthwhile and useful purpose. I now find myself in the embarrassing position of having to go back and say that what I thought was important is not important. I do not like doing that.

It has been pointed out clearly by Senator Carney — and she can speak for herself much more eloquently than I can — that this is an important human issue on the West Coast. We had some very agonizing months and years with respect to the shutdown on the East Coast. The question of manned lightstations is still in the

[Translation]

Le sénateur Forrestall: Monsieur le président, je me demande à quoi cela sert? Faire état des commentaires dans nos comptes rendus pourrait devenir une habitude très malsaine. Vous pourriez peut-être nous expliquer le document dans vos propres mots, puis nous le faire distribuer.

Le sénateur LeBreton: Influe-t-il sur...

Le président: Il s'agit d'un commentaire défavorable au sujet de notre comité sénatorial.

Le sénateur Forrestall: Si cela concerne le Sénat, je ne crois pas que les commentaires de CBO nous soient essentiels, sauf pour plaisanter, peut-être.

Le président: Je m'en remets à l'avis des membres. Je serais disposé à faire distribuer le commentaire à tous les honorables sénateurs.

Le sénateur LeBreton: Pourriez-vous nous en faire un bref résumé? A-t-il un rapport quelconque avec nos délibérations?

Le président: Il y a effectivement un rapport. Le journaliste Richard Cléroux a affirmé que, dans le cadre de cette étude, le Sénat enverrait des sénateurs dans l'Ouest pour étudier 20 phares. Voici ce qu'il a dit:

On a tous entendu parler des compressions de Via Rail cette année, des réductions des subventions au transport dans la région Atlantique, de la baisse de subvention du transport du blé par rail dans l'Ouest, de la privatisation de nos aéroports: toutes des questions de transport. Du côté des communications, il est question du CRTC, de la distribution par satellite, des guerres entre sociétés de services téléphoniques. En somme, on pourrait parler d'un millier de choses. Qu'ont-ils choisi comme sujet? Vingt phares répartis le long de la côte Ouest. Le transport et le logement des sénateurs durant leurs audiences sur les phares gardés coûtera peut-être 180 000 \$, tout cela pour satisfaire à un besoin de nostalgie.

FRY: Il faudrait souligner que nous parlons ici d'un comité sénatorial. Je vous remercie beaucoup Richard. Nous nous verrons dans quelques semaines.

CLÉROUX: Je vous en prie.

Honorables sénateurs, vous venez de prendre connaissance du rapport du comité de direction. Vous avez la parole.

Le sénateur Forrestall: Je ne peux pas dire que je sois heureux du rapport du comité de direction; mais c'est tout ce que c'est, un rapport du comité de direction. C'est à nous de décider.

J'avoue que le rapport me surprend. J'ai dû changer mes plans de la semaine prochaine afin de me dégager pour ce que j'estimais être une cause utile et valable. Me voilà maintenant dans l'embarras: je devrai revenir à ces gens et leur dire que ce que je croyais être important ne l'est plus. Je n'aime pas agir ainsi.

Le sénateur Carney (et elle défend son opinion avec beaucoup plus d'éloquence que je ne pourrais le faire) a clairement fait ressortir que cette question revêt une dimension humaine importante sur la côte Ouest. Nous avons vécu des moments très pénibles, pendant des mois et des années, lorsqu'il était question

[Text]

front of the minds of many easterners, particularly fishermen, but increasingly recreational water users such as boaters and yachters.

Notwithstanding CBO — whoever they are — I think it is important that we are cognizant of these views. This trip is not something we do every day or every year or every five years. There is nothing wrong with conducting hearings of this nature once every 15 or 20 years. Indeed, there is everything right about a Senate committee looking into the comfort that is given by a manned lightstation to those who ply the waters, those who live on the waters, and those who derive their pleasures from the water.

As a matter of courtesy, Senator Carney has gone to an extraordinary amount of effort to organize and have people prepare themselves to appear, not just in front of the Coast Guard study group, but in front of this committee, a committee of the Senate. To send out messages to them today and tomorrow that we will not be there Monday or Tuesday is an insult. It will cause a furore. That furore will be reflected in the Coast Guard hearings. We may inadvertently create troubles that we might have been able to avoid were we to carry on with our plans. I do not like being in that position.

Having been euchred by the Department of Transport dozens of times in recent years, I do not know where this suggestion came from. Perhaps it came from the brilliant minds on our steering committee, in which event I will give it very high credence. However, if it came from the parliamentary secretary to the Minister of Transport or from Minister Young, I do not give it any credence at all and we should disregard it. I do not like the Minister of Transport telling us what we should and should not do, let alone the Canadian Coast Guard.

Senator Bonnell: We have a reference from the Senate, proposed by Senator Carney, to carry out a certain study. We have a mandate from the Senate. We have begun the process. If the motion carries today that we do not travel west because the Coast Guard is conducting hearings, this committee will have to report back to the Senate and tell the Senate that the committee will not carry out its Order of Reference.

Senator Carney: Before you make the decision, you may want to hear about how far we have proceeded with this matter.

I knew nothing about the steering committee's recommendations until I walked into this room. I was not given the courtesy of being advised that this motion was taken in the steering committee. I was not advised that this motion would be discussed today. I am therefore able to participate in this discussion only by reporting what we have done to date within the mandate given to us by the Senate. It might be useful to review how far we have come on this matter.

Senator Bonnell referred to the fact that we were given a mandate on March 17 to refer this issue to the committee. Since then, there have been a series of meetings by the committee on this issue. On May 11, it was agreed that we deal with this issue and that the committee travel to B.C. before the end of June. On

[Traduction]

de retirer les gardes des phares sur la côte Est. Cette question est encore très fraîche à la mémoire de nombreux Canadiens de l'Est, particulièrement des pêcheurs, mais aussi de plus en plus des plaisanciers, par exemple des adeptes du yachting et de la navigation de plaisance.

Quoiqu'en dise CBO (de qui s'agit-il au juste), je crois qu'il est important de connaître ces vues. Notre comité ne voyage pas tous les jours, ni tous les ans, encore moins tous les cinq ans. Je ne trouve rien à redire de la tenue d'audiences du genre tous les 15 ou 20 ans. En fait, il convient fort bien pour un comité du Sénat de voir quelle est l'utilité des phares gardés pour ceux qui utilisent les eaux, ceux qui en vivent et ceux qui s'en servent à des fins récréatives.

Par souci de courtoisie, le sénateur Carney a déployé des efforts extraordinaires pour organiser les audiences et pour inciter les témoins à préparer leur témoignage, non seulement devant le groupe d'étude de la Garde côtière, mais aussi devant le présent comité, un comité du Sénat. Dire à tous ces gens que le comité ne sera pas là lundi ou mardi est une insulte. Un tel geste soulèverait la colère, colère qui affecterait aussi les audiences de la Garde côtière. Par inadvertance, nous pourrions être source de troubles que nous aurions peut-être pu éviter en donnant suite à nos plans. Je n'aime pas me trouver dans une telle situation.

Après avoir été trompés par le ministère des Transports des douzaines de fois au cours des dernières années, je ne vois pas d'où vient cette suggestion. Elle est peut-être le fruit du brillant labeur de notre comité de direction, auquel cas j'y songerai sérieusement. Par contre, si elle vient du secrétaire parlementaire du ministre des Transports ou du ministre Young, nous devrions l'ignorer. Je n'aime pas que le ministre des Transports, encore moins la Garde côtière canadienne, nous dicte quoi faire et ne pas faire.

Le sénateur Bonnell: Nous avons un ordre de renvoi du Sénat proposé par le sénateur Carney en vue d'effectuer une certaine étude. Nous sommes mandatés par le Sénat. Nous avons amorcé le processus. Si nous adoptons aujourd'hui la motion voulant que nous n'allions pas dans l'Ouest parce que la Garde côtière tient des consultations, notre comité devra signaler au Sénat, dans un rapport, qu'il est incapable de respecter son ordre de renvoi.

Le sénateur Carney: Avant de prendre une telle décision, vous auriez peut-être intérêt à savoir à quel stade en est ce dossier.

Jusqu'à mon arrivée dans cette salle, cet après-midi, j'ignorais tout des recommandations du comité de direction. On n'a même pas eu la courtoisie de m'informer que le comité de direction avait été saisi de la motion. Je ne savais pas que cette motion serait débattue aujourd'hui. Mon seul apport aux présentes délibérations se bornera donc à vous rendre compte de ce qui s'est fait jusqu'ici dans le cadre du mandat qui nous a été confié par le Sénat. Il serait peut-être utile de faire le point.

Le sénateur Bonnell a mentionné que la question avait été renvoyée au comité le 17 mars. Depuis lors, le comité a tenu toute une série de réunions à ce sujet. Le 11 mai, il a été convenu que nous étudierions la question et que le comité se rendrait en Colombie-Britannique avant la fin de juin. Le 1^{er} juin, nous avons

[Texte]

June 1, we heard from the deputy minister of the Coast Guard. It was agreed by this committee that five members participate in the trip to B.C. as part of the lightstation study. On June 8, it was agreed that the standing committee would make the final decision on how to proceed after it heard from the minister and obtained details of the Coast Guard hearings. It was agreed that the committee's fact-finding mission not take more than five days, including travel for the senators. On June 15, the committee agreed to issue an interim report before the Senate rose in June. That report summarized the information obtained by the committee and indicated how the committee proposed to proceed. We heard from the Minister of Transport on June 22. On October 5, I appeared before the committee. The committee agreed that the subcommittee of five members, as indicated in June, would travel to B.C. and that the clerk and myself should propose a schedule and an itinerary. On October 26, a recommendation of the steering committee — which was approved by the committee — suggested that five members of the committee travel to B.C. and that the clerk and the researcher accompany us. The trip would take the form of an informal fact-finding mission. Any meetings with groups would not be formal and the deputy chair would preside. It became clear on November 3 that the information provided by the Coast Guard indicates that what they are doing is not what we are doing. They are visiting 60 communities with a view to closing the lightstations on the coast. In the meantime, this committee, through the clerk, has sent out two notices about these hearings to approximately 600 people in British Columbia. We sent out a press release that went to more than 60 newspapers in British Columbia. We received contact reports back from individuals, mayors, district councils and Indian bands.

The committee may be interested to know that, as of this date, we have confirmed representations from 21 groups wishing to appear before us next week and another 14 which are in the process of seeking our approval. I want to read this list into the record so that you have the information before you.

Confirmed are the United Fishermen and Allied Workers' Union, which is the largest fishermen's union; the Fishing Vessels Owners Association; the Pacific Trollers Association, which represents 400 trollers; the Westwater Research Centre, which is preparing marine parks and is very interested in the use of lightstations as resource centres for those marine marks; the B.C. Federation of Labour, which is our biggest labour group, and they are contacting other groups who may wish to appear before the committee; the Sea Kayak Association of B.C., representing recreational users who tell us that they need the services of the lights; the Pacific Seafood Council; the B.C. Ferry Corporation, which runs the largest ferry service in the world and which has indicated that it uses the services of the lights; the Gulf Trollers Association, whose members fish off the West Coast; the Mayne Island Chamber of Commerce; Coastal Communities for Staffed Lightstations, which operates out of Campbell River; Judy and Gordon Schweers from the Union of British Columbia Lightkeepers; the B.C. Aviation Council, a pilot user group which has a

[Translation]

eu des nouvelles du sous-ministre de la Garde côtière. Le comité a alors convenu que cinq membres feraient partie du voyage en Colombie-Britannique, dans le cadre de son étude des phares. Le 8 juin, il a aussi été convenu que le comité permanent rendrait sa décision finale quant à la façon de procéder après avoir eu des nouvelles du ministre et obtenu des précisions sur les consultations de la Garde côtière. Il avait été convenu que la mission d'étude du comité ne durerait pas plus de cinq jours, en comptant le temps de déplacement des sénateurs. Le 15 juin, le comité s'est mis d'accord pour déposer un rapport d'étape avant l'ajournement du Sénat, en juin. Dans ce rapport, il résumait l'information obtenue jusque-là et précisait comment il entendait procéder. Nous avons reçu une communication du ministre des Transports le 22 juin. Le 5 octobre, j'ai comparu devant le comité. Celui-ci s'est mis d'accord pour que le sous-comité de cinq membres, tel que décidé en juin, se rende en Colombie-Britannique et pour que le greffier et moi-même proposons un calendrier et un itinéraire. Le 26 octobre, le comité de direction recommandait (recommandation qui a été approuvée par le comité) que cinq membres du comité se rendent en Colombie-Britannique et qu'ils soient accompagnés du greffier et de l'attaché de recherche. Le voyage prendrait la forme d'une mission d'étude informelle. Les rencontres avec des groupes seraient officieuses et présidées par le vice-président. Il est devenu évident, le 3 novembre, d'après l'information fournie par la Garde côtière, que ces audiences étaient différentes des nôtres. Le groupe de la Garde côtière visite 60 collectivités afin de décider quels phares seront fermés sur la côte. Entre-temps, le présent comité, par l'intermédiaire du greffier, a envoyé deux avis d'audiences à environ 600 personnes de la Colombie-Britannique. Nous avons émis un communiqué de presse diffusé dans plus de 60 journaux de la province. Nous avons reçu des réponses provisoires de particuliers, de maires, de conseils de district et de bandes indiennes.

Il vous sera peut-être utile de savoir qu'à cette date, 21 groupes nous ont confirmé qu'ils témoigneront durant nos audiences de la semaine prochaine et 14 autres en ont manifesté le désir. Je tiens à en énumérer les noms. Vous disposerez ainsi officiellement de l'information.

Sont confirmés les témoignages du *United Fishermen and Allied Workers' Union*, le plus important syndicat de pêcheurs; du *Fishing Vessels Owners Association*; du *Pacific Trollers Association*, qui représente 400 propriétaires de chalutiers; du *Westwater Research Centre*, qui aménage des parcs marins et qui s'intéresse vivement à l'utilisation des phares comme centres de ressources pour ces parcs; de la *B.C. Federation of Labour*, notre plus important groupe syndical qui, en ce moment même, communique avec d'autres groupes qui souhaiteront peut-être témoigner devant le comité; du *Sea Kayak Association of B.C.*, qui représente les plaisanciers et qui affirme avoir besoin des services des phares; du *Pacific Seafood Council*; de la *B.C. Ferry Corporation*, qui exploite le plus important service de traversiers au monde et qui utilise les services des phares; de la *Gulf Trollers Association*, dont les membres pêchent au large de la côte Ouest; du *Mayne Island Chamber of Commerce*; du *Coastal Communities for Staffed Lightstations*, dont le siège se trouve à Campbell River; de Judy et de Gordon Schweers, de la *Union of British Columbia*

[Text]

vested interest in the lights; the Outdoor Recreation Council, an umbrella group representing 200 recreational groups in British Columbia, the largest umbrella organization for recreation users; the Institute of Ocean Sciences, a federally funded institute that uses the services of the lightkeepers to collect information on ocean currents; Don Graham, the assistant lighthouse keeper at Point Atkinson and the historian of the lights; and a couple from Saturna Island who are interested in talking about their experiences with the lights.

I was advised at noon today by John Duncan, the MP for Campbell River, that he has sent the names of another six individuals who wish to appear before our committee.

Other organizations who wish to present a brief before the committee are the Village of Alert Bay, a largely native group situated in the mid-coast area on the key transit position for native groups, cruise ships, and commercial fishermen; the Village of Ucluelet on the West Coast, which is developing a major tourist trade, whale watching, and other recreational uses; the Canadian Business Aircraft Association, which represents the business aircraft on the coast; and Pat Kidder, the wife of the late lightkeeper at Nootka, who wants to appear to talk about the role of the families on the lights.

People who are in the process of advising us whether or not they wish to appear are the Aboriginal Fishing Vessel Association of British Columbia; the B.C. Coast Pilots, which of course are the maritime pilots who steer the ships in and out of the B.C. coastal ports of Prince Rupert, New Westminster, Victoria, Vancouver and others; Mr. Basil Hargrove of CAW; Jim Abrams, the head of the lightstations union; the Council of Boating Organizations, an umbrella group that represents the boating organizations; the *Campbell River Courier*; Chief David Hunt of the famous Hunt family of aboriginal artists, carvers who wants to appear on behalf of the Kwakiutl District Council, the tribal council of all the natives in that area; Mayor Furney from the municipality of Port McNeill, a major logging and fishing community up Island; the Native Brotherhood of B.C.; the Council of B.C. Yacht Clubs & Marine Parks Forever, an umbrella group that represents all B.C. yacht clubs; the Pacific Gillnetters Association, which represents hundreds of small fishermen on the coast; the Save Georgia Strait Alliance; the Village of Port Clements in the Queen Charlottes, where one of the affected lights is located; and a private citizen named Dale Wilson.

Hence, 35 groups have indicated they want to appear before us in three hearings next week. They have been advised through Senate notices that these hearings are taking place.

We have pages of names summarizing regional districts and groups that have expressed an interest in this issue and want to participate in some way, including five senators, Liberal and Conservative; about a dozen B.C. MPs from all parties; the entire

[Traduction]

Lighthousekeepers; du B.C. Aviation Council, groupe de pilotes qui, de toute évidence, utilisent les phares; du Conseil des loisirs de plein air de la Colombie-Britannique, organisme-cadre qui représente 200 groupes de plaisanciers de la Colombie-Britannique, en fait le plus important groupe-cadre de plaisanciers; de l'Institut des sciences de la mer, organisme financé par le gouvernement fédéral qui utilise les services des gardiens de phares pour réunir des données sur les courants océaniques; de Don Graham, adjoint de gardien de phare à Point Atkinson et historien des phares; et d'un couple de Saturna Island qui aimerait nous entretenir de son expérience.

À midi aujourd'hui, John Duncan, député de Campbell River, m'a informée qu'il avait transmis les noms de six autres personnes souhaitant comparaître devant le comité.

D'autres organismes souhaitent présenter un mémoire au comité: le Village of Alert Bay, un groupe essentiellement autochtone situé au centre de la côte qui souhaite nous entretenir des principaux points de transit des groupes autochtones, des bateaux de croisière et des pêcheurs commerciaux; le Village of Ucluelet, sur la côte Ouest, qui est en train de devenir un important centre touristique, un centre d'observation des baleines et d'autres activités récréatives; le *Canadian Business Aircraft Association*, qui représente les aéronefs commerciaux de la côte; et Pat Kidder, veuve du gardien de phare de Nootka qui souhaite nous parler du rôle des familles dans les phares.

Parmi ceux qui sont sur le point de nous aviser s'ils souhaitent comparaître ou non, on compte: l'*Aboriginal Fishing Vessel Association of British Columbia*; le B.C. Coast Pilots qui, bien sûr, est le groupe de pilotes qui aide les navires à circuler dans les ports côtiers de Prince Rupert, de New Westminster, de Victoria et de Vancouver, entre autres; M. Basil Hargrove, de CAW; Jim Abrams, président du syndicat des gardiens de phares; le Conseil des organisations de navigation du Canada, groupe-cadre qui représente les organismes de navigation; le *Campbell River Courier*; le chef David Hunt, de la famille bien connue d'artistes et de sculpteurs autochtones, qui souhaite comparaître au nom du *Kwakiutl District Council*, conseil tribal de tous les autochtones de cette région; le maire Furney, de la municipalité de Port McNeill, une importante collectivité d'exploitation forestière et de pêche du nord de l'île; la *Native Brotherhood of B.C.*; le *Council of B.C. Yacht Clubs & Marine Parks Forever*, groupe-cadre qui représente tous les clubs de yachting de la Colombie-Britannique; le *Pacific Gillnetters Association*, qui représente des centaines de petits pêcheurs de la côte; le *Save Georgia Strait Alliance*; le *Village of Port Clements*, dans les îles de la Reine-Charlotte, où se trouve l'un des phares touchés; et un particulier du nom de Dale Wilson.

Donc, 35 groupes ont manifesté l'intérêt de comparaître devant nous au cours des trois audiences prévues pour la semaine prochaine. Ce sont des avis du Sénat qui les ont informés de la tenue de ces audiences.

Nous avons des pages de noms résumant des districts régionaux et des groupes qui s'intéressent à la question et souhaitent y prendre part, y compris cinq sénateurs, libéraux et conservateurs; environ une douzaine de députés de la Colombie-Britannique,

[Texte]

NDP caucus of the government of British Columbia, which is 51 MLAs, and 16 Liberal caucus members in the legislature of B.C.

We have petitions signed by about 500 people, petitions which were collected over the summer, not at our instigation. Petitions were put up in all the small towns and post offices along the coast.

The regional districts who have written us expressing support and interest include the Central Coast Regional District, the District of Sechelt, the Cowichan Valley Regional District, the City of Prince Rupert, the Sunshine Coast Regional District, the Corporation of the Village of Ucluelet, the Village of Zeballos, the Kitasoo Band Council, the Kwakiutl District Council, the District of Campbell River, the Squamish-Lillooet Regional District, and the District of Tofino. There are another 15 councils, unions, associations, and chambers of commerce.

Fifteen newspapers and publications have written about this issue or advised us of their interest in it. In light of your comments about the CBO radio interview, the reporters who have written articles in support of lightstations include Stewart Bell of the *Vancouver Sun*; another *Vancouver Sun* reporter named William Boei; Rattan Mall of the *Vancouver Sun*; Glenn Bohn of the *Vancouver Sun*; Scott Simpson of the *Vancouver Sun*; Valerie Casselton, the labour reporter of the *Vancouver Sun*; *Globe and Mail* columnist Robert Mason Lee; Mark Wilson of the *Vancouver Province*; Mike Hunter of the *Vancouver Province*; Gordon Hunt of the *Vancouver Province*; Margaret Holland of the *Vancouver Province*; Mark Brett of the *Nanaimo Free Press*; Ken MacQueen of the *Ottawa Citizen*; Kate Zimmerman of the *North Shore News* in North Vancouver; Judith Lavoie of the *Times Colonist* in Victoria; Richard Watts of the *Times Colonist* in Victoria; Jeff Bell of the *Times Colonist* in Victoria; Sandra McCulloch of the *Times Colonist* in Victoria; Layne Mitson of the *Times Colonist*; two *Prince Rupert This Week* reporters, Randy Blazina and Paul Anderson; Quentin Dodd of the *Campbell River Courier*, whom I spoke to yesterday saying that the Senate is coming next week to Campbell River to hold meetings in the Campbell River museum, a beautiful new building which features native aboriginal art; Mike Howell of the *Richmond News*, which is the host city of the centres the Senate advised we would be visiting next week; and John Shinnick of *Pacific Yachting*, the major yachting magazine. All of those people have written in support of the Senate mandate we received, a mandate which, as I have noted, has been confirmed and reconfirmed from May right through October.

There have also been supporting editorials in the *Vancouver Sun*, the *Times Colonist*, the *Campbell River Mirror*, *Prince Rupert This Week*, and *Island Tides*, which covers the Gulf Islands.

I have not listed all of the people who have written in support of our hearings. I simply read you the names of the groups which, on receipt of the Senate notice that these hearings would held next week, have indicated that they wish to appear before us. Most of the them are umbrella organizations. We have tended to

[Translation]

issus de tous les partis; tout le caucus néo-démocrate du gouvernement de la Colombie-Britannique, soit 51 députés, et 16 membres du caucus libéral de l'assemblée législative de la Colombie-Britannique.

Nous avons reçu des pétitions signées par environ 500 personnes, pétitions qui ont été réunies au cours de l'été, indépendamment de nous. Les pétitions ont été affichées dans toutes les petites localités et les bureaux de poste longeant la côte.

Les districts régionaux qui nous ont écrit pour manifester leur appui et leur intérêt comprennent le Central Coast Regional District, le District of Sechelt, le Cowichan Valley Regional District, le City of Prince Rupert, le Sunshine Coast Regional District, le Corporation of the Village of Ucluelet, le Village of Zeballos, le Kitasoo Band Council, le Kwakiutl District Council, le District of Campbell River, le Squamish-Lillooet Regional District et le District of Tofino. On compte aussi environ 15 autres conseils, syndicats, associations et chambres de commerce.

Quinze journaux et revues ont publié des articles sur la question ou nous ont avisés que la question les intéressait. À la lumière de vos commentaires au sujet de l'interview radiophonique de CBO, les journalistes qui ont rédigé des articles à l'appui des phares comprennent Stewart Bell, du *Vancouver Sun*; William Boei, autre journaliste du *Vancouver Sun*; Rattan Mall, du *Vancouver Sun*; Glenn Bohn, du *Vancouver Sun*; Scott Simpson, du *Vancouver Sun*; Valerie Casselton, analyste du marché du travail au *Vancouver Sun*; le chroniqueur Robert Mason Lee, du *Globe and Mail*; Mark Wilson, du *Vancouver Province*; Mike Hunter, du *Vancouver Province*; Gordon Hunt, du *Vancouver Province*; Margaret Holland, du *Vancouver Province*; Mark Brett, du *Nanaimo Free Press*; Ken MacQueen, du *Ottawa Citizen*; Kate Simmerman, du *North Shore News* de North Vancouver; Judith Lavoie, du *Times Colonist*, à Victoria; Richard Watts, du *Times Colonist*, à Victoria; Jeff Bell, du *Times Colonist*, à Victoria; Sandra McCulloch, du *Times Colonist*, à Victoria; Layne Mitson, du *Time Colonist*; deux journalistes du *Prince Rupert This Week*, Randy Blazina et Paul Anderson; Quentin Dodd, du *Campbell River Courier*, auquel j'ai parlé hier pour lui annoncer que le Sénat serait à Campbell River, la semaine prochaine, afin de tenir des audiences dans le Campbell River Museum, nouvel immeuble de toute beauté où sont exposées des oeuvres autochtones; Mike Howell, du *Richmond News*, ville où se trouvent les centres que nous devons, selon le Sénat, visiter la semaine prochaine; et John Shinnick, du *Pacific Yachting*, grande revue de yachting. Tous ces gens ont écrit pour appuyer le mandat que nous avait confié le Sénat, mandat qui, comme je l'ai fait remarquer, a été confirmé et reconfirmé de mai jusqu'en octobre.

Des éditoriaux en faveur de cette étude ont également paru dans le *Vancouver Sun*, le *Time Colonist*, le *Campbell River Mirror*, le *Prince Rupert This Week* et le *Island Tides*, qui couvre les îles du golfe.

Je n'ai pas énuméré les noms de tous ceux qui nous ont écrit pour manifester leur appui. Je vous ai simplement fait lecture des noms des groupes qui, lorsqu'ils ont appris que le Sénat tiendrait des audiences la semaine prochaine, ont manifesté le désir de comparaître. La plupart d'entre eux sont des organismes-cadres.

[Text]

discourage individuals, except where they have an express interest because they feel their lives will be saved.

At this stage, literally days before this hearing is scheduled to open in Vancouver, the Senate needs to reflect upon what cancelling the trip at this late date will do to our credibility in terms of having a mandate, exercising a mandate, asking people to appear before a committee, and indicating our interest in hearing people on an issue they feel has life and death connotations for their associations and members.

In closing I wish to state that since I was not advised of the decision by the steering committee, nor was I advised until a few minutes before this hearing that this was in the wind, I have not been able to marshal any arguments to continue with this hearing, except to give you the names of the people who have been advised that this hearing is taking place and who have indicated that they wish to participate.

This is not a new issue on the coast. It has been around for about ten years, through several governments and many ministers of transport. The interest in this issue on the coast simply grows with the number of maritime users who are on the coast.

If you wish at this date and without notice to cancel this trip, I leave you to reflect on how you wish to notify and tell these people that this venture at the decision of the steering committee and this committee has been called off.

I can answer any questions that you wish to ask.

Senator Adams: Is it true that the cost of the trip will be \$180,000?

The Chairman: That is what the commentator said. The budget is \$31,000.

Senator Carney: That budget figure is out there. It has been used by the media. It is not considered an extravagant investment in an issue which affects 10,000 miles of coast and hundreds of thousands of British Columbians.

Senator Atkins: I understood that we could not carry out our mandate within the \$31,000 budget because of the difficulties associated with translation.

Secondly, we need approval by Internal Economy to redefine some of the appropriation of the budget within that \$31,000, which we understood would be our limit.

Can you comment on those two issues?

The Chairman: This was originally supposed to be an informal fact-finding mission. As such, it was never intended that there would be formal hearings at which translation, from English to French and French to English, would be required. However, given the way this matter has developed, officials of the Senate have indicated that the Official Languages Act must be respected.

[Traduction]

Nous avons eu tendance à décourager les particuliers de témoigner, sauf lorsqu'ils ont un intérêt manifeste dans la question parce qu'ils estiment qu'il y va de leur vie.

À ce stade, c'est-à-dire littéralement à quelques jours à peine du début des audiences à Vancouver, le Sénat doit réfléchir aux conséquences qu'aurait l'annulation du voyage à une date aussi tardive sur notre crédibilité, en ce sens qu'il nous a déjà confié le mandat, qu'il nous a demandé de l'exercer, que nous avons demandé aux gens de comparaître et que nous avons manifesté le désir d'entendre les gens au sujet d'une question qui, pour eux, a des connotations de vie ou de mort pour leurs associations et leurs membres.

En guise de conclusion, je tiens à faire remarquer que, puisque je n'avais pas été informée de la décision du comité de direction, ni de son imminence jusqu'à quelques minutes avant la présente réunion, j'ai été incapable de formuler des arguments en faveur de la poursuite de ce projet, exception faite de vous dresser la liste de ceux qui ont été avisés de la tenue des audiences et qui ont manifesté le désir d'y participer.

La question n'est pas nouvelle sur la côte. Voilà déjà dix ans qu'on en parle, en dépit des nombreux gouvernements et ministres des Transports qui se sont succédés au pouvoir. L'intérêt pour cette question sur la côte ne fait que croître en proportion avec le nombre d'utilisateurs des eaux.

Si vous souhaitez, à cette date et sans préavis, annuler le voyage, je vous laisse le soin de décider de la façon dont vous aviserez tous ces gens que, sur une décision du comité de direction, les audiences et les travaux du comité sont annulés.

Je suis maintenant prête à répondre à vos questions.

Le sénateur Adams: Est-il vrai que le voyage coûtera 180 000 \$?

Le président: C'est ce qu'a dit le commentateur. Le budget prévu est de 31 000 \$.

Le sénateur Carney: C'est le montant cité par les médias. La dépense n'est pas extravagante quand on songe qu'elle est consacrée à une question qui touche 10 000 milles de côte et des centaines de milliers d'habitants de la Colombie-Britannique.

Le sénateur Atkins: J'ai cru comprendre que nous ne pourrions exécuter notre mandat dans les limites du budget de 31 000 \$ en raison des difficultés associées à la traduction.

Par ailleurs, nous devons faire approuver par le comité de régie interne la réaffectation de certains fonds de ce budget de 31 000 \$, qui, c'était bien compris, était la limite.

Avez-vous des commentaires à faire à ce sujet?

Le président: À l'origine, cette étude était censée être une mission informelle. En tant que tel, il n'avait jamais été prévu que l'on tiendrait des audiences officielles durant lesquelles il faudrait fournir des services de traduction, de l'anglais au français et du français vers l'anglais. Cependant, étant donné l'orientation qu'a pris l'étude, d'après de hauts fonctionnaires du Sénat, il faut respecter la Loi sur les langues officielles.

[Texte]

Senator Carney wrote to the clerk. Gary O'Brien has written a letter and sent a copy to me, Senator Bonnell, and to the Clerk of the Senate saying that they have checked with the official languages officer in the Senate and reviewed the Official Languages Act and are of the opinion that we must comply. Senator Carney has written a letter saying that it would be bad politics to have French translation on this mission. This correspondence is available. The need for translation and translators has added to the costs.

Senator Atkins: But does it exceed the total budget?

The Chairman: Yes, it does. It would be necessary to make an application to Internal Economy to have the budget changed.

Perhaps I could ask the clerk to give you the details in relation to the budget.

Senator Carney: I wish to make a correction in your statement.

I do not have a copy of the letter from the clerk, Gary O'Brien, but he says in the letter that it is at the direction of the committee whether or not translation services are required because of the nature of the hearings. We did not use translation services when a subcommittee of the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources went to the prairies and met with small groups, as Senator Adams knows. Since this was always presented as an informal fact-finding group, would you like to read the last sentence in the letter from the clerk?

The Chairman: I will read the last page. This is Gary O'Brien's letter to Senator Carney:

It is my understanding that the Transport subcommittee will be meeting various groups and individuals in public places such as hotels and local museums. It appears that this programme differs in many respects from the recent fact-finding mission of the Energy Committee which met with community members over dinner and at coffee breaks.

It was agreed at the November 3, 1994 meeting of the Subcommittee on Agenda and Procedure of the Transport Committee that "interpretation services be provided at the meetings with the public that the Committee will hold in Vancouver, Victoria and Campbell River." Efforts have been taken to reduce the costs of this service as much as possible. For example, instead of providing air transportation and living accommodations for interpreters to fly from Ottawa to British Columbia, arrangements have been made with the Translation Bureau to have a local interpreter meet the Committee there.

I appreciate your comments on the potential political impact with regards to supplying this service. However, as servants of Parliament, and unless directed to do so by the Committee, it is our duty to insure that interpretation services be provided.

[Translation]

Le sénateur Carney a écrit au greffier. Gary O'Brien a rédigé une lettre, dont moi-même, le sénateur Bonnell et le greffier du Sénat avons reçu copie, dans laquelle il précise qu'après avoir vérifié auprès de la personne responsable des langues officielles au Sénat et avoir examiné la Loi sur les langues officielles, il est d'avis que nous devons nous y conformer. Le sénateur Carney a rédigé une lettre dans laquelle elle signale qu'à son avis, il serait politiquement malsain d'offrir des services de traduction en français durant cette mission. Vous pouvez consulter la correspondance. Les services de traduction à fournir ont rajouté aux coûts.

Le sénateur Atkins: Cependant, le coût excède-t-il le budget total prévu?

Le président: Oui, il y est supérieur. Il faudrait demander au comité de régie interne de modifier le budget.

Je pourrais peut-être demander au greffier de vous donner des précisions quant au budget.

Le sénateur Carney: J'aimerais vous reprendre sur une chose.

Je n'ai pas copie de la lettre du greffier, Gary O'Brien, mais il affirme, dans cette lettre, qu'il appartient au comité de décider si les services de traduction sont nécessaires en raison de la nature des audiences. Nous n'avons pas eu recours aux services de traduction lorsqu'un sous-comité du comité permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles s'est rendu dans les Prairies pour y rencontrer de petits groupes, comme le sait fort bien le sénateur Adams. Comme ce projet a toujours été qualifié de mission d'étude informelle, pourriez-vous nous lire la dernière phrase de la lettre du greffier?

Le président: Voici ce qu'a écrit Gary O'Brien, dans sa lettre au sénateur Carney, à la dernière page:

Le sous-comité des transports rencontrera divers groupes et particuliers dans des lieux publics, par exemple dans des hôtels et dans des musées. Ce programme semble différer à de nombreux égards de la récente mission d'étude du comité de l'énergie, lequel dînait avec des membres de la collectivité et en rencontrait d'autres durant les pauses-café.

À sa réunion du 3 novembre 1994, le Sous-comité du programme et de la procédure du comité des transports a convenu qu'il y aurait des services d'interprétation aux audiences publiques que tiendra le comité à Vancouver, à Victoria et à Campbell River. Des efforts ont été déployés afin de réduire au minimum le coût de ce service. Par exemple, plutôt que de déplacer des interprètes par avion d'Ottawa jusqu'en Colombie-Britannique et de payer leur hébergement, des dispositions ont été prises avec le Bureau de la traduction en vue d'obtenir les services d'un interprète local.

Je vous sais gré de vos observations au sujet des répercussions politiques que pourrait avoir la prestation de ce service. Cependant, en tant que serviteurs du Parlement et à moins d'instructions contraires du comité, il est de notre devoir de faire en sorte que des services d'interprétation soient offerts.

[Text]

I would like to call upon the clerk to give us the numbers and the budget and tell us why an application to Internal Economy is required.

Mr. Onu: There are two aspects to this issue. First of all, to rent interpretation equipment in the three locations where we are holding meetings would cost a little over \$4,000. Even if we do not go over budget, we must apply to Internal Economy.

There are three categories in budget applications. The Senate rules are such that if we have to transfer an amount of \$1,000 or more in an approved budget, we simply have to return to Internal Economy to ask for that transfer, even though there is no additional request for funds. If we need additional funds, we would obviously have to make a request to Internal Economy.

I wish to point out to members of the committee that using interpreters on the West Coast, which unfortunately the service cannot guarantee us, implies flying interpreters out west from Ottawa.

We could come in under budget by renting this equipment, but we are also faced with the question of how we travel in B.C. Perhaps Senator Carney can also address this because part of the proposed activity in British Columbia is that we visit not only Vancouver, Victoria and Campbell River, but remote lightstations. The best way to do that would be to rent a helicopter that could accommodate all committee members. That could cost about \$2,000 an hour. By doing that, we are faced with the possibility of going slightly over budget. If we do not rent a helicopter, we could possibly come in under budget.

Senator Spivak: With respect to translation, this has nothing to do with the cost or anything else. We are a Senate committee. This is a public posture. I personally do not want to say or state that it is bad politics to carry out federal policy, even in B.C. I do not think that is a proper stance for our committee. I would hope there are ways to achieve our objectives without saying that.

I am not suggesting that it is necessary to have French translation in British Columbia. I know that it is not. On the other hand, I do not think that our posture ought to be that it is "bad politics" to have translation in B.C.

Senator Carney: May I respond to that?

The Chairman: Gary O'Brien sent me a copy of Senator Carney's letter. The letter is dated November 9, 1994. It says:

Dear Gary:

I understand that you are suggesting that interpretive services for French should be supplied for the informal fact-finding trip by the Senate Transport subcommittee visiting three West Coast communities on staffed lighthouses.

[Traduction]

J'aimerais demander au greffier de nous citer des chiffres et le budget et de nous préciser pourquoi il faut présenter une demande au comité de régie interne.

M. Onu: Cette question a une double dimension. Tout d'abord, la location de l'équipement d'interprétation dans les trois villes où auront lieu les audiences coûtera un peu plus de 4 000 \$. Même si nous n'excédons pas les limites du budget, nous devons présenter une demande au comité de régie interne.

Il existe trois sortes de demandes d'autorisation budgétaire. Les règles du Sénat sont telles que si nous devons transférer 1 000 \$ ou plus d'un poste à l'autre, au sein d'un budget approuvé, nous devons en demander l'autorisation au comité de régie interne, même si nous ne demandons pas de fonds additionnels. Par ailleurs, si nous avons besoin d'autres crédits, de toute évidence, nous devons présenter une demande au comité de régie interne.

Je désire faire remarquer aux membres du comité que le recours au service d'interprétation sur la côte Ouest, service que l'on ne peut malheureusement pas nous garantir, exigera de payer le déplacement par avion d'interprètes d'Ottawa.

Nous pourrions éviter des dépassements de coûts en louant l'équipement, mais nous devons aussi songer à la façon dont nous nous déplacerons en Colombie-Britannique. Le sénateur Carney peut peut-être étudier la question car il est, entre autres, prévu qu'en Colombie-Britannique, nous visiterons non seulement Vancouver, Victoria et Campbell River, mais aussi des phares éloignés. La meilleure façon de le faire serait de louer un hélicoptère capable de transporter tous les membres du comité. Ces appareils coûtent environ 2 000 \$ l'heure. Par contre, nous courons le risque d'excéder quelque peu les fonds prévus. Si nous ne louons pas d'hélicoptère, il y aurait peut-être moyen de ne pas dépasser les fonds prévus.

Le sénateur Spivak: Pour ce qui est de la traduction, la décision n'a rien à voir avec le coût ou quoi que ce soit. Nous représentons un comité du Sénat. C'est une question de principe. Personnellement, j'hésiterais à déclarer qu'il est politiquement malsain de mettre en oeuvre la politique fédérale, même en Colombie-Britannique. Je ne crois pas qu'une telle attitude, de la part de notre comité, soit correcte. J'ose espérer qu'il existe des moyens de réaliser nos objectifs sans aller jusque-là.

Je ne soutiens pas qu'il soit essentiel d'offrir des services en français en Colombie-Britannique. Je sais parfaitement que ça ne l'est pas. Par contre, il ne conviendrait pas de dire qu'il est politiquement mauvais d'offrir des services de traduction en Colombie-Britannique.

Le sénateur Carney: Me permettez-vous de répondre à cela?

Le président: Gary O'Brien m'a envoyé copie de la lettre du sénateur Carney. Dans cette lettre du 9 novembre 1994, on peut lire:

Monsieur,

Vous affirmez qu'il faudrait offrir des services d'interprétation en français lors de la mission d'étude informelle que doit effectuer le Sous-comité des transports du Sénat, lorsqu'il visitera trois collectivités de la côte Ouest pour se

[Texte]

I am writing to advise you that this could prove politically very damaging to all parties.

Originally we understood that French language services would not be required for such an informal "talking to people" trip; we did not use such services on our bus tour of three Alberta communities by the Senate Energy, the Environment and Natural Resources Committee.

We are visiting three ridings held by reform M.P.s on a life and death issue; the removal by Ottawa of lightkeepers who are valued by British Columbians for their services to the maritime community. The Reform Party position is that bilingual services should be used only where they are needed.

Senator Carney: To finish the letter, it says:

This is a popular issue; I attended a meeting last night by our Reform M.P. here on Saturna Island. I am concerned that our Senate committee and French services would become the story and would heighten resentment against bilingualism. This is NOT a full Senate hearing...

I wish to stress that point because the budget was drawn up on this basis.

...but an informal visit and I suggest you revert to the original plan if we wish to avoid political controversy.

I wish to underline that point. With respect to the Reform MPs I have been working with — because the plan is to visit their constituencies — that is the position they hold. It does not in any way detract from the Parliament's commitment to operate in two languages, or for full Senate committees to operate in two languages. As a former MP, a senator and a British Columbian, I have always respected that. However, I wish to point out that this fact-finding mission was always cast as an informal listening exercise, much as we did in our energy committee where we did not meet over coffee breaks. We met in a hotel in Banff. We met in the municipal district office in Pincher Creek. We met in the senior's centre, which is the only hall in town in a place called Val Marie, Saskatchewan. Carting around translation booths in our bus would have created more comment than we deemed necessary.

The budget was drawn up on the basis of an informal fact-finding meeting by five senators. To cancel these meetings on the basis that there is no budget for French translation would not be in the interests of Parliament.

Senator Spivak: I understand that, Senator Carney. I understand the circumstances. All I am saying is that it is unwise for us to leave an impression that we would not have French

[Translation]

renseigner sur les phares gardés. Par la présente, je souhaite vous informer que ces services pourraient beaucoup nuire, sur le plan politique, à tous les partis.

À l'origine, nous avons cru comprendre qu'il ne serait pas nécessaire d'offrir des services en français pour de telles rencontres informelles; d'ailleurs, le comité de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles du Sénat ne l'a pas fait lorsqu'il a fait la tournée, en autocar, de trois collectivités albertaines.

Nous visiterons trois circonscriptions représentées par des députés réformistes afin de discuter d'une question de vie et de mort, soit le retrait par Ottawa des gardiens de phares que les habitants de la Colombie-Britannique tiennent en haute estime pour les services qu'ils rendent à ceux qui naviguent dans les eaux. Le Parti réformiste a pour principe que des services bilingues ne devraient être offerts que lorsqu'ils sont requis.

Le sénateur Carney: À la fin, je précise:

La question est très chaude; j'ai assisté hier soir à une réunion du député réformiste de Saturna Island. Je crains que la prestation de services en français ne mette notre comité sénatorial sur la sellette et n'avive le ressentiment contre le bilinguisme. Nous ne parlons pas ici d'audiences en bonne et due forme [...]

Je tiens à le souligner, car c'est sur ce point que repose le budget.

[...] mais bien d'une visite informelle. Pour éviter la controverse politique, je propose que nous en revenions au plan d'origine.

Le point a son importance. C'est ainsi que pensent les députés réformistes avec lesquels j'ai travaillé, puisque ce sont leurs circonscriptions que nous visiterons. Cette façon de faire ne nuit pas à l'engagement qu'a pris le Parlement d'offrir les services dans les deux langues, pas plus qu'elle n'empêche les véritables comités sénatoriaux de fonctionner dans les deux langues. En tant qu'ex-députée, en tant que sénateur et en tant qu'originnaire de la Colombie-Britannique, j'ai toujours respecté ce principe. Cependant, j'insiste pour dire que cette mission d'étude a toujours été conçue comme un exercice d'écoute officieux, tout comme l'a fait le comité de l'énergie qui, soit dit en passant, ne rencontrait pas des gens durant les pauses-café. Il les a rencontrés dans un hôtel, à Banff, dans le bureau d'arrondissement de Pincher Creek, dans un centre d'accueil de personnes âgées, où se trouvait la seule salle d'une localité appelée Val Marie, en Saskatchewan. Le transport de cabines d'interprétation dans l'autocar aurait suscité plus de commentaires que nous ne le jugeons nécessaire.

Le budget a été établi en fonction d'une mission d'étude informelle menée par cinq sénateurs. Annuler ces rencontres parce qu'on manque de fonds pour offrir des services en français ne serait pas à l'avantage du Parlement.

Le sénateur Spivak: Je comprends fort bien cela, sénateur Carney. Je saisis bien le contexte. Tout ce que je dis, c'est qu'il ne serait pas sage de donner l'impression que nous ne voulons pas

[Text]

translation in any part of Canada. I am sure that is not what you meant.

Senator Carney: No. I agree.

The Chairman: Is there any further comment or questions, honourable senators?

Senator Carney: The clerk asked me to speak on the helicopter issue.

Our original budget included money for a helicopter visit to Nootka, one of the more accessible remote lightstations, which is in Friendly Cove, an historic site on the West Coast.

With respect to senators flying on points, there is room in the budget to provide the \$4,000 required for translation services. There are ways of dividing money up, plus the helicopter. I did not feel it was useful for this committee to be confined to the B.C. ferry system in their review of the coast. The B.C. ferry system is the most utilized in the world. The lighthouses, which are the issue here, are all along the 10,000 miles of coast, inaccessible by any other form of transport in nine out of ten cases.

Senator Atkins: Other than utilizing a Beaver — a float plane.

Senator Carney: We cannot take a float plane at this time of year. Our chances of getting in by float plane are about 50 per cent because of ocean swells, fog, and lack of wharf facilities. For instance, if we went to Nootka by float plane, a single-engine Otter is available, but I would not advise any senator of any party to fly into to Campbell River on one. Twin Otters do not traditionally fly on the coast at this time of year.

My son is a Twin Otter pilot and flies for the company that owns Harbour Air. He spends the summer flying to the fish camps along the coast. He is currently in the Maldives Islands in the middle of the Indian Ocean, where he has been since the end of September because they send the Twin Otters offshore to Burma, the Antarctica, and the Maldives because their use on the coast at this time of year is questionable.

There are helicopter pads in places such as Nootka. The chances of getting into that area by helicopter are considerably higher than by Twin Otter. There is no float at Nootka. It is a traditional, highly historic native settlement. Friendly Cove is where the Spanish hold on the Pacific was broken 200 years ago in the meeting between the British and the Spanish.

The wharf needs to be replaced. Some of the natives do not necessarily want visitors. I checked into that yesterday. If we took a float plane into the area, if we could find a Twin Otter, we do not know whether we could take off again because of ocean swells.

[Traduction]

offrir des services en français dans une région du Canada. Je suis convaincue que ce n'est pas là le fond de votre pensée.

Le sénateur Carney: Non, vous avez raison.

Le président: A-t-on quelque chose à ajouter, honorables sénateurs?

Le sénateur Carney: Le greffier m'a demandé de vous parler de la question de l'hélicoptère.

Notre budget initial comprenait des fonds pour se rendre en hélicoptère jusqu'à Nootka, où se trouve l'un des phares éloignés les plus accessibles, soit à Friendly Cove, lieu historique de la côte Ouest.

Si les sénateurs utilisent leurs points de voyageurs pour se rendre par avion dans l'Ouest, il y a moyen, dans le budget actuel, de débloquer les 4 000 \$ requis pour les services de traduction. Il y a moyen de répartir l'argent et de payer la location de l'hélicoptère. Je n'ai pas cru utile, dans le cadre de leur visite de la côte, de limiter les membres du comité au service de traversier de la Colombie-Britannique. Il s'agit du service le plus utilisé au monde. Les phares, objets de l'étude, jalonnent la côte sur 10 000 milles; neuf fois sur dix, il est impossible de s'y rendre par un autre moyen.

Le sénateur Atkins: Sauf si l'on utilise un Beaver, c'est-à-dire un avion à flotteurs.

Le sénateur Carney: Il est impossible d'utiliser un avion à flotteurs à ce temps-ci de l'année. Les chances d'arriver à bon port sont d'environ 50 p. 100, en raison de la houle, du brouillard et de l'absence de quais de débarquement. Par exemple, si nous nous rendions à Nootka par avion à flotteurs, nous pourrions utiliser un monomoteur Otter, mais je ne conseillerais pas à un sénateur, quelle que soit son affiliation politique, de se rendre à Campbell River ainsi. Les bimoteurs Otter ne volent habituellement pas le long de la côte à ce temps-ci de l'année.

Mon fils pilote un bimoteur Otter pour l'entreprise propriétaire de Harbour Air. Il passe son été à faire du transport jusqu'aux campements de pêche, le long de la côte. Il se trouve actuellement dans les îles Maldives, au milieu de l'océan Indien, depuis la fin de septembre. L'employeur envoie ses bimoteurs en Birmanie, dans l'Antarctique et aux Maldives parce qu'il n'est pas conseillé de les utiliser le long de la côte en cette période-ci de l'année.

Certains endroits ont des héliports, comme Nootka. Il est beaucoup plus facile de s'y rendre en hélicoptère qu'en Otter bimoteur. Il n'y a pas de quai à Nootka. Il s'agit d'un lieu historique d'établissement autochtone, très traditionnel. Friendly Cove marque le lieu où les Britanniques ont affronté les Espagnols, il y a deux siècles, et ont brisé l'emprise de ceux-ci sur la région du Pacifique.

Le quai a besoin d'être remplacé. Certains autochtones ne voudront pas forcément accueillir des visiteurs. Je me suis renseignée hier. Si nous utilisions un avion à flotteurs pour nous y rendre, si nous pouvions trouver un Otter bimoteur, nous ne savons pas, par contre, si les conditions de mer, notamment la houle, nous permettraient de redécoller.

[Texte]

Nootka is just a few minutes from the Campbell River area. Even if we could land in that area, there are no floats. We would have to disembark the Twin Otter from the float plane itself into a small boat and travel ashore in undetermined waters.

It is my expert advice to you, senators, that if we are to travel anywhere off the highway — this is not Nova Scotia, this is an area which has no roads; that is, nothing between Vancouver and Kitimat, except for one dirt and gravel road to Bella Coola, a distance of about 500 miles. Therefore, the only way we could actually see a lightstation would be by helicopter. For the committee to be confined to the most heavily travelled route in the world — the B.C. ferry service between Vancouver and Victoria — I do not think would give committee members an adequate flavour of the role that lightstations play on the coast.

Senator LeBreton: Mr. Chairman, going back to the recommendations of the steering committee, am I right in drawing the conclusion that it based its recommendations on the fact that the Coast Guard will be undertaking a study of similar

Senator Carney: It is not the same.

Senator LeBreton: This is what I am trying to clarify. What is the Coast Guard studying? Is it attempting to reaffirm its intentions to take people off these lighthouses, or is it revisiting the issue?

The Chairman: I will ask the clerk to read exactly what the Coast Guard is doing.

Mr. Onu: I have the press release here. This was released on November 3.

The Canadian Coast Guard today announced that public consultations on the implementation of the Coast Guard's Lightstation Services Project will begin on the east and west coasts in November 1994, to be completed by February 1995.

The objective of the Lightstation Services Project is to make best use of current technology for the operation and monitoring of aids to navigation equipment while continuing to ensure safety. Under the project, Canada's remaining 70 staffed lightstations will be destaffed.

The rest of the press release is really a list of where the Coast Guard will be consulting.

The first public consultation sessions on the East Coast are scheduled to begin Nov. 15 at Mary's Harbour, on the south coast of Labrador. In British Columbia, public consultations are scheduled to begin Nov. 28 at Sandspit, in the Queen Charlotte Islands.

It is anticipated that 60 public sessions will be held in this final phase of consultations on the implementation of the destaffing program for Canada's remaining staffed lightstations. Consultations with Coast Guard employees and affected government departments are nearing completion.

[Translation]

Nootka se trouve à quelques minutes à peine de la région de Campbell River. Même si nous pouvions nous poser dans cette région, il n'y a pas de quai. Pour débarquer du bimoteur, il faudrait descendre dans une petite embarcation et traverser des eaux inconnues pour accoster.

Croyez-moi, sénateurs, je m'y connais: si nous nous éloignons de l'autoroute ... nous ne sommes pas en Nouvelle-Écosse; il n'y a pas de route dans cette région, c'est-à-dire entre Vancouver et Kitimat, exception faite d'une petite route de gravier se rendant à Bella Coola, à environ 500 milles de là. Par conséquent, la seule façon de visiter un phare serait de s'y rendre par hélicoptère. Si le comité se limitait à l'itinéraire le plus emprunté au monde, soit au service de traversier de la Colombie-Britannique reliant Vancouver à Victoria, je ne crois pas qu'il pourrait se faire une idée juste du rôle que jouent les phares sur la côte.

Le sénateur LeBreton: Monsieur le président, j'aimerais revenir aux recommandations du comité de direction. Ai-je raison de conclure qu'il a fondé ses recommandations sur le fait que la Garde côtière entreprendra une étude analogue...

Le sénateur Carney: Elle n'est pas de nature analogue.

Le sénateur LeBreton: C'est ce que je tente de préciser. L'étude la Garde côtière porte sur quoi au juste? Cet organisme cherche-t-il à réaffirmer son intention de retirer les gardes des phares ou est-il en train de refaire tout l'examen de la question?

Le président: Je demanderais au greffier de nous donner une description exacte de ce que fait la Garde côtière.

M. Onu: J'ai le communiqué de presse diffusé le 3 novembre.

La Garde côtière canadienne a annoncé aujourd'hui que des consultations publiques sur la mise en oeuvre du Projet des services de phare commenceront sur les côtes est et ouest en novembre 1994 et se termineront en février 1995.

L'objectif du Projet des services de phare est de faire la meilleure utilisation possible de la technologie actuelle pour l'exploitation et la surveillance de l'équipement des aides à la navigation tout en continuant d'assurer la sécurité. En vertu de ce projet, les 70 phares restants du Canada encore pourvus de gardiens seront automatisés.

Le reste du communiqué dresse en réalité la liste des lieux où auront lieu les sessions publiques de la Garde côtière.

Les premières sessions de consultations sur la côte est commenceront le 15 novembre à Mary's Harbour, sur la côte sud du Labrador. En Colombie-Britannique, les consultations débuteront le 28 novembre à Sandspit, dans les îles de la Reine-Charlotte.

On prévoit la tenue de 60 sessions publiques dans cette phase finale de consultations sur la mise en oeuvre du programme de retrait des gardiens du reste des phares du Canada encore gardés. Les consultations avec les employés de la Garde côtière et les ministères gouvernementaux touchés sont presque terminées.

[Text]

The consultations will consider the impacts of destaffing on the provision of marine safety and other services. The results of the consultation sessions will be used in the development of a final plan for implementation of destaffing.

There are currently 264 lightstations in Canada, 194 of which are destaffed and all of which have automated aids to navigation equipment.

All lightstations in Ontario and Quebec and the vast majority of those in the Maritime provinces are now destaffed. In Newfoundland, 24 of 56 lightstations are destaffed, while six of British Columbia's 41 lightstations currently operate without a lightkeeper.

A variety of means will be used to ensure concerned parties are aware of the specific date and location of sessions in their areas, including announcements in newspapers and notices to shipping.

Attached to this news release is a schedule of consultations which are going to take place in Newfoundland, New Brunswick and British Columbia.

Senator LeBreton: I think there is a difference in what the Coast Guard and this committee are planning to do. The Coast Guard obviously wants to destaff these lighthouses.

Senator Carney: Yes. Our agenda is different. The Coast Guard is destaffing all lights on the West Coast in the next three to five years. Let me point out that the Coast Guard and Liberal ministers of transport have been saying that for the last ten years. Conservative ministers have also said that. Every time the issue of destaffing is raised, hundreds of thousands of people on the West Coast indicate that they do not want that to happen. They want to have input into this decision. Our mandate from the Senate, which was given to us before the Coast Guard consultations were announced, is to look at the role of staffed lightstations, including the services they now perform. The mandate of lightstations does not include search and rescue; it does not include providing aviation weather to pilots; it does not include providing maritime weather or sea conditions to commercial users.

Our mandate was to look at the role of these staffed stations and find out what other services could be included. For example, could they be used to monitor illegal fishing? When the Government of Canada decided to impose fees on American fishermen in our inland waters — which is very popular on the West Coast — this question arose: How do you monitor the coast? I wrote the fisheries minister, Brian Tobin, and suggested to him that he consider having staffed lightstations monitor the key transit points on the coast? They can watch American boats go by, and they can phone the licensing centres to ensure that the boats have paid their fees. The minister wrote back and said that if they were

[Traduction]

Au cours de ces consultations, on étudiera les impacts du retrait des gardiens sur la sécurité maritime et la prestation d'autres services. On utilisera les résultats de ces sessions de consultations pour l'élaboration d'un plan final de mise en oeuvre de retrait des gardiens.

Il y a actuellement 264 phares au Canada, dont 194 dépourvus de gardiens, qui sont tous pourvus d'équipement automatisé d'aides à la navigation.

Tous les phares de l'Ontario et du Québec et la vaste majorité de ceux situés dans les provinces Maritimes sont maintenant dépourvus de gardiens. À Terre-Neuve, 24 des 56 phares le sont, tandis qu'en Colombie-Britannique, six des 41 phares le sont.

On aura recours à plusieurs méthodes pour assurer que les parties concernées connaissent la date et l'endroit exacts où les sessions se tiendront dans leurs régions respectives, y compris par le biais d'annonces dans les journaux locaux et les avis aux navigateurs.

Le communiqué donne, en annexe, le calendrier des consultations prévues à Terre-Neuve, au Nouveau-Brunswick et en Colombie-Britannique.

Le sénateur LeBreton: Il y a une différence, je crois, entre ce que fait la Garde côtière et ce que prévoit faire le comité. La Garde côtière, de toute évidence, souhaite retirer les gardiens des phares.

Le sénateur Carney: Oui. Notre programme est différent. La Garde côtière prévoit retirer les gardiens de tous les phares longeant la côte Ouest au cours des trois à cinq prochaines années. Permettez-moi de souligner que la Garde côtière et les ministres libéraux des Transports font des déclarations en ce sens depuis dix ans. Les ministres conservateurs l'ont aussi affirmé. Chaque fois qu'il est question de retirer les gardiens, des centaines de milliers de gens de la côte Ouest manifestent une volonté contraire. Ils veulent participer à la prise de cette décision. Le mandat que nous a confié le Sénat, avant que la Garde côtière n'annonce ses consultations, consiste à étudier le rôle des phares gardés, y compris les services qu'ils offrent actuellement. Les gardiens de phares n'ont pas pour mandat de participer aux opérations de recherche et de sauvetage; ils ne sont pas censés donner un bulletin météo aux pilotes; ils ne sont pas censés, non plus, informer les navires commerciaux des conditions de la mer et de la météo.

Le Sénat nous a demandé d'étudier le rôle de ces phares gardés et de voir s'il ne pourrait pas être élargi. Par exemple, pourrait-on s'en servir pour surveiller la pêche illégale? Lorsque le gouvernement du Canada a décidé d'imposer des droits aux Américains qui pêchent dans nos eaux intérieures (ce qui est très populaire sur la côte Ouest) on s'est posé la question: Comment surveiller la côte? J'ai écrit au ministre des Pêches, Brian Tobin, pour lui proposer d'avoir recours aux phares gardés pour assurer la surveillance aux principaux points de transit, le long de la côte. Les gardiens des phares voient les bateaux américains passer; ils peuvent appeler aux centres d'émissions de licences pour vérifier

[Texte]

going to proceed with licensing, my suggestion was a good idea. This committee was mandated to look at the uses of lightstations.

The West Coast Trail has some of the major West Coast lightstations. It is a coast called the "Graveyard of the Pacific". One of the thoughts that was put forward is that perhaps the lights could supply park warden services. The West Coast Trail is loaded with Europeans, Americans and Canadians, so much so that you must book a reservation to use the wilderness trail. One of the things that I have been talking to people about is the more effective use of lightstations. Could we add park warden duties to their mandate? That is an entirely different issue from the Coast Guard exercise.

The Coast Guard wants to destaff all the lights in B.C. within three to five years. The Coast Guard tells us that destaffing will not affect the West Coast people, however no one on the West Coast believes the Coast Guard. They did not believe them ten years ago; they did not believe them under John Crosbie; they did not believe them under Jean Corbeil; they do not believe it under Doug Young. Our committee hearings are the only way in which the West Coast people will have an opportunity to say, "This is why we do not think destaffing is a good idea; this is how we use the lights and the services of the lights; this is how we want to use them in the future." That was the mandate that I asked the Senate for and for which I received unanimous support.

As I say, I was not told of this decision. All of the routine work has been done. When the committee makes a decision to do something, the notices are sent out. The clerk does the followup on the responses. These are the people who have indicated they wish to appear before us. I suggest that to shut our fact-finding mission down on the issue that our budget does not provide for French translation or that the Coast Guard is proceeding with an entirely different set of hearings on the shutdown option would be to undermine the credibility of the Senate. This is a Senate mandate. We received the mandate. It has been approved of in a series of meetings. The clerk has sent out the notices, and we have carried out the groundwork to ensure that people know about our fact-finding mission.

Senator LeBreton: Was the other consideration of the steering committee a financial one in terms of cost? There seems to be a discrepancy about what the trip will cost.

The Chairman: The report of the steering committee reads as follows:

- the travel to British Columbia would require the committee to use up most of the budget of \$31,000 approved by the Senate for this study and not allow the committee to travel to the East Coast as originally planned;

Senator LeBreton: Will that not cause political problems on the East Coast?

Senator Carney: Are there any witnesses from the East Coast?

[Translation]

que les droits ont été acquittés. Le ministre m'a répondu que c'était une bonne idée, si l'on décidait de délivrer des licences. Notre comité a été mandaté pour étudier les diverses applications des phares.

Le *West Coast Trail* compte certains des plus importants phares de la côte Ouest. On appelle cette partie de la côte le cimetière du Pacifique. C'est pourquoi il a été proposé de confier aux gardiens de phares le soin de surveiller les parcs. De nombreux Européens, Américains et Canadiens empruntent le sentier, à tel point qu'il faut réserver. Quand je rencontre les gens, je leur parle, entre autres, de faire une utilisation plus efficace des phares. En plus de leurs fonctions actuelles, pourrions-nous confier aux gardiens des phares les fonctions de garde du parc? Nous sommes loin, ici, de l'exercice de consultation de la Garde côtière.

La Garde côtière souhaite automatiser tous les phares de la Colombie-Britannique d'ici trois à cinq ans. La Garde côtière nous dit que cette automatisation n'aura pas d'effet sur les habitants de la côte Ouest; toutefois, aucun habitant de cette côte ne croit la Garde côtière. On ne l'a pas crue il y a dix ans; on ne l'a pas crue sous John Crosbie; on ne l'a pas crue sous Jean Corbeil; on ne la croit pas sous Doug Young. Les audiences de notre comité sont le seul moyen qui permette aux habitants de la côte Ouest de dire: «Pourquoi l'automatisation n'est pas une bonne idée, à notre avis; c'est ainsi que nous utilisons les phares et les services qu'ils offrent; c'est ainsi que nous voulons les utiliser dans l'avenir.» Tel était le mandat que j'ai demandé au Sénat et qui a été appuyé à l'unanimité.

Comme je le disais, je n'ai pas été informée de cette décision. Tout le travail préparatoire a été fait. Lorsque le comité prend une décision, les avis sont envoyés. Le greffier fait le suivi des réponses. Il s'agit des personnes qui ont indiqué qu'elles souhaitaient comparaître devant nous. Je prétends que le fait d'interrompre notre mission d'étude, sous prétexte que notre budget ne prévoit pas la traduction française, ou que le fait que la Garde côtière tient une série entièrement différente d'audiences sur l'option de fermeture, ne ferait que saper la crédibilité du Sénat. Il s'agit d'un mandat sénatorial. Nous l'avons reçu. Il a été approuvé au cours de plusieurs séances. Le greffier a envoyé les avis et nous avons effectué le travail préparatoire pour s'assurer que les gens soient mis au courant de notre mission d'étude.

Le sénateur LeBreton: L'autre considération du comité de direction était-elle de nature financière? Il semble qu'il y ait divergence à propos du coût des déplacements.

Le président: Le rapport du comité de direction se lit comme suit:

- étant donné que le voyage en Colombie-Britannique obligerait le comité à dépenser la majeure partie de son budget de 31 000 \$ approuvé par le Sénat pour cette étude et qu'il ne pourrait pas se rendre sur la côte est comme prévu au départ;

Le sénateur LeBreton: Cela ne causera-t-il pas des problèmes politiques sur la côte Est?

Le sénateur Carney: Avons-nous des témoins de la côte Est?

[Text]

Senator Forrestall: It would cause all kinds of problems on the East Coast. Beyond that, there is no way of going at this late date to Internal Economy. To the best of my knowledge, that committee has no intention of meeting in the foreseeable future. They are working on next year's budget. We have a dilemma and I do not know how you resolve it.

In the past in the other place, where translation was required, we brought individuals along with us to do the translation. Obviously, that is not the case here. The case here is the general policy.

I do not know if we can overspend. I do not know what the precedents are for doing that. Can we file notice saying that had Internal Economy been sitting, we would have brought this issue before it, but we were caught up in decisions and we had to go on?

The Chairman: Perhaps Senator Molgat can help us with this.

Senator Bonnell: Once we report to the Senate that the committee wishes to cancel this trip, this is a dead issue. Senator Carney has done a lot of work. Why do we not report to the Senate that we will not conduct the study at this time, and we will give consideration to our study when we get the report from the Coast Guard as to what their study says.

Senator Carney: How can you postpone it? These people are due to go next week.

Senator Bonnell: Rather than cancelling the study, we will report that we will not conduct the study at this time so that we can conduct it at a later date.

Senator Carney: In June the committee made the decision to wait for the Coast Guard hearings. When the Coast Guard hearings were delayed and delayed, the committee made the decision on October 26 to proceed with its fact-finding mission. Following that date, all the notices were sent out, and these people came forward. If we were to delay these hearings yet again — they were supposed to be held before June — they would be as good as dead. The people who have expressed an interest in appearing before us will feel that we are not earnest about our mandate and that we do not intend to carry it out.

Senator Bonnell: Do you think we should cancel these hearings rather than postpone them?

Senator Carney: I was not asked for any input into the steering committee. The steering committee decision was made in the absence of information about the number of people, agencies, groups, district councils and Indian bands which have asked to appear before us. My position is that we should move ahead. The work has been done; people have been notified; they are preparing their briefs. The \$4,000 for translation services should be found within the budget.

I do not think I have to tell the seasoned politicians around this table what the impact would be of postponing or cancelling these hearings at this point.

[Traduction]

Le sénateur Forrestall: Cela causerait toutes sortes de problèmes sur la côte Est. D'autre part, il nous est impossible de nous présenter si tard devant la régie interne. Au meilleur de mes connaissances, ce comité n'a pas l'intention de se réunir dans un avenir prévisible. Il travaille sur le budget de l'an prochain. Nous sommes enfermés dans un dilemme et je ne sais pas comment en sortir.

Dans le passé, à l'autre endroit, lorsque la traduction était nécessaire, nous amenions des traducteurs avec nous. De toute évidence, tel n'est pas le cas ici. Il s'agit d'une question de politique générale.

Je ne sais pas si nous pouvons faire des dépenses excédentaires. Je ne connais pas de précédents à cet égard. Pouvons-nous dire que si le comité de régie interne avait siégé, nous l'aurions saisi de cette question, mais que des décisions ont été prises, ce qui nous a forcé à poursuivre?

Le président: Peut-être que le sénateur Molgat pourrait nous aider à cet égard.

Le sénateur Bonnell: Dès que nous faisons rapport au Sénat que le comité souhaite annuler ce voyage, il n'y a plus rien à faire. Le sénateur Carney a fait beaucoup de travail. Pourquoi ne faisons-nous pas rapport au Sénat que nous n'allons pas effectuer l'étude pour l'instant et que nous la réexaminerons lorsque nous recevrons le rapport de la Garde côtière au sujet de son étude.

Le sénateur Carney: Comment pouvez-vous la retarder? Ces gens doivent partir la semaine prochaine?

Le sénateur Bonnell: Au lieu d'annuler l'étude, nous allons faire rapport que nous n'effectuerons pas l'étude pour l'instant de manière à pouvoir l'effectuer à une date ultérieure.

Le sénateur Carney: En juin, le comité a décidé d'attendre les audiences de la Garde côtière. Lorsque ces audiences ont été retardées, le comité a pris la décision, le 26 octobre, de déléguer une mission d'étude. Après cette date, tous les avis ont été envoyés et ces gens se sont manifestés. Si nous devions retarder ces audiences une fois de plus (elles devaient se dérouler avant juin) autant les oublier. Les gens qui ont manifesté le souhait de comparaître devant nous auront l'impression que nous ne prenons pas notre mandat au sérieux et que nous n'avons pas l'intention de le mener à bonne fin.

Le sénateur Bonnell: Pensez-vous que nous devrions annuler ces audiences plutôt que de les retarder?

Le sénateur Carney: On ne m'a pas demandé de faire des observations au comité de direction. Sa décision a été prise en l'absence de tout renseignement sur le nombre de personnes, d'organismes, de groupes, de conseils de district et de bandes indiennes qui ont demandé à comparaître devant nous. À mon avis, nous devrions poursuivre. Le travail a été fait; les gens ont été avertis; ils préparent leur mémoire. On devrait trouver dans le budget la somme de 4 000 \$ pour les services de traduction.

Je ne pense pas qu'il soit nécessaire de dire aux politiciens chevronnés qui se trouvent autour de la table qu'elles seraient les répercussions d'un report ou d'une annulation de ces audiences.

[Texte]

Senator Forrestall: I have some empathy with the suggestion of Senator Bonnell not to cancel but to postpone the hearings. That would be very nice.

I draw to the committee's attention the background on the consultation process in which the department has seen fit to advise us that, first of all, a decision was made in May of 1994 to proceed with the destaffing of the remaining lightstations in Canada. Their consultations are taking place in three phases: Phase I within the Coast Guard is done; Phase II within other government departments is done; and Phase III, the final phase, is with service users and the public. They will conclude their hearings long before we would be able to restructure our hearings.

We are now through mid-November. Certainly we would not get to these hearings again this fall. The Coast Guard will then have completed its work by early December. I do not see any other window for us other than the present window.

Senator Atkins: In view of the new information we have heard this afternoon, is there any way to manage this trip within the budget, given the short time period we now have? I understood that even within the budget the allocation of funds had to be approved by Internal Economy.

Mr. Onu: The transfer of funds must be approved. The rental of interpretation equipment comes under the category of professional and special services. We only had an amount of \$2,000. To rent interpretation equipment is over \$4,000. We are thus faced with transferring funds. The best-case scenario is that we will not go over budget, but we must still request Internal Economy to approve a transfer.

Senator Atkins: What can they do to us? Can they strap us?

Senator Forrestall: Pay up front, or we pay in 120 days.

Senator Molgat: I think you would have trouble getting budget allocations in the future.

Senator Atkins: That is the penalty.

Senator Spivak: I missed that.

Senator Molgat: I would think the committee would have difficulty getting budget allocations in the future. The standard procedure is that before any committee can do any work, it must get the approval of Internal Economy. There is a reason for that: How else can you control budgets?

Senator Forrestall: Senator, we have the approval, but we are missing \$2,000.

Senator Molgat: The question asked of me was this: What is the penalty?

Senator Atkins: We are staying within a global budget. All we are doing is shifting a little money around.

[Translation]

Le sénateur Forrestall: Je suis un peu du même avis que le sénateur Bonnell lorsqu'il dit qu'il ne faudrait pas annuler les audiences, mais les reporter. Ce serait très bien.

J'attire l'attention du comité sur le contexte du processus de consultation; le ministère a jugé qu'il convenait de nous informer que, tout d'abord, la décision de poursuivre l'automatisation des phares encore gardés au Canada a été prise en mai 1994. Les consultations du ministère se déroulent en trois phases: la phase I, au sein de la Garde côtière, est terminée; la phase II, au sein des autres ministères gouvernementaux, est terminée; et la phase III, soit la phase finale, se fait auprès des usagers du service et du public. Les audiences arriveront à terme bien avant que nous soyons en mesure de restructurer les nôtres.

Nous sommes maintenant mi-novembre. De toute évidence, nous n'allons pas tenir ces audiences d'ici la fin de l'automne. La Garde côtière aura terminé ses travaux début décembre. Je ne vois pas d'autres créneaux pour nous mis à part celui dont nous disposons actuellement.

Le sénateur Atkins: Compte tenu des nouveaux renseignements qui nous ont été communiqués cet après-midi, y a-t-il un moyen d'effectuer ce déplacement dans les limites du budget, compte tenu de la courte période de temps dont nous disposons maintenant? Si j'ai bien compris, même si nous restons dans les limites du budget, la régie interne doit approuver l'affectation des fonds.

M. Onu: Le transfert des fonds doit être approuvé. La location de l'équipement d'interprétation tombe dans la catégorie des services professionnels et spéciaux. Nous n'avions qu'un montant de 2 000 \$. La location de l'équipement d'interprétation dépasse les 4 000 \$. Il faut donc transférer des fonds. Dans le meilleur des cas, nous ne dépasserons pas le budget, mais nous devons quand même demander à la régie interne d'approuver un transfert.

Le sénateur Atkins: Que peuvent-ils nous faire? Peuvent-ils nous bloquer les fonds?

Le sénateur Forrestall: Soit on paie tout de suite, soit dans 120 jours.

Le sénateur Molgat: Je crois que vous aurez de la difficulté à obtenir des affectations budgétaires dans l'avenir.

Le sénateur Atkins: Telle est la pénalité.

Le sénateur Spivak: Je n'ai pas compris.

Le sénateur Molgat: Je crois que le comité aura du mal à obtenir des affectations budgétaires dans l'avenir. Normalement, avant qu'un comité ne puisse commencer à faire ses travaux, il doit obtenir l'approbation de la régie interne. Il y a une bonne raison à cela: Comment, sinon, pourrait-on contrôler les budgets?

Le sénateur Forrestall: Sénateur, nous avons l'approbation, mais il nous manque 2 000 \$.

Le sénateur Molgat: La question qui m'a été posée était la suivante: Quelle est la pénalité?

Le sénateur Atkins: Nous restons dans les limites d'un budget global. Tout ce que nous faisons c'est déplacer quelques fonds.

[Text]

Senator LeBreton: Would one less person travel?

The Chairman: What has happened is that a simple fact-finding mission has grown into a gargantuan set of public hearings. That is why the budget is out of kilter. What we have now is not what was budgeted or planned for; it has gotten completely out of hand.

Senator Carney: When you say that this fact-finding mission has gotten completely out of hand, you are making a judgment about the people of British Columbia and their interest in this issue. It is not for us to dictate how many British Columbians want to speak to an issue or how British Columbians feel about this issue. It was never suggested that only a limited number of people would be able to appear before the Senate committee. I do not think we can make a judgment about British Columbians and their feeling on this issue by suggesting that they have done something wrong.

Senator Thériault: I understand the work that Senator Carney has put into this fact-finding mission, but this would not be the first time I have sat on travelling committees. I have seen requests for hundreds of people wanting to be heard in Ottawa. Most of the time, if not all of the time, you have to say no.

We started with a fact-finding mission, and it has developed into hearings in which the whole West Coast is wanting to participate. You have changed the approach.

I have listened carefully to what Senator Carney has had to say. I understand where she comes from because destaffing has happened on the East Coast. On the East Coast, I have lived through what you are going through and much more. The chairman of the committee and the members of the steering committee must have taken all of that into consideration. They made a recommendation.

We can discuss this issue until the cows come home. The recommendations will not change very much, and I think we should make a decision.

The Chairman: The last part of the steering committee report says:

...that the committee reconsider its decision of October 26, 1994 to delegate five members to undertake a fact-finding mission to British Columbia during the week of November 21, 1994 and consider reporting back to the Senate that this is not an opportune time to pursue the study under this Order of Reference.

Senator Forrestall: If it is a matter of \$2,000, I will withdraw and catch up to you at my own expense.

Senator LeBreton: If fewer people travel or some people travel by other means, could this be done?

Senator Forrestall: What if I met you out there? I do not want to go out west on your timetable; I want to go out on my own.

[Traduction]

Le sénateur LeBreton: Pourrait-on envisager d'envoyer une personne de moins pour cette mission d'étude?

Le président: Ce qui s'est produit, c'est qu'une simple mission d'étude s'est transformée en une série gargantuesque d'audiences publiques. C'est la raison pour laquelle le budget est détraqué. Ce qui se passe maintenant n'était ni inscrit au budget ni prévu; la situation est devenue impossible.

Le sénateur Carney: Lorsque vous dites que cette mission d'étude est devenue impossible, vous portez un jugement sur les habitants de la Colombie-Britannique et sur l'intérêt qu'ils manifestent à l'égard de cette question. Ce n'est pas à nous de décider combien de résidents de la Colombie-Britannique veulent parler d'une question ou combien sont touchés par elle. Il n'a jamais été indiqué que seul un nombre limité de personnes pourraient comparaître devant le comité sénatorial. Je ne crois pas que nous puissions porter un jugement sur les habitants de la Colombie-Britannique et sur leurs sentiments à l'égard de cette question en insinuant qu'ils ont mal agi.

Le sénateur Thériault: Je comprends l'ampleur du travail que le sénateur Carney a effectué pour cette mission d'étude, mais ce ne serait pas la première fois que je siège au sein d'un comité en déplacement. J'ai vu des centaines de gens qui voulaient être entendus à Ottawa. La plupart du temps, si pas toujours, il faut leur dire non.

Nous avons commencé par une mission d'étude qui s'est transformée en audiences auxquelles toute la côte ouest veut participer. L'approche a été modifiée.

J'ai écouté attentivement le sénateur Carney. Je comprends d'où elle vient, car l'automatisation est chose faite sur la côte Est. J'ai vécu sur la côte Est ce que vous vivez maintenant et plus encore. Le président du comité et les membres du comité de direction doivent avoir pris tous les éléments en considération. Ils ont fait une recommandation.

Nous pouvons débattre de cette question jusqu'au jour où les poules auront des dents. Les recommandations ne changeront pas beaucoup, et je pense que nous devons prendre une décision.

Le président: Dans la dernière partie du rapport du comité de direction, il est indiqué:

[...] que le comité réexamine sa décision du 26 octobre 1994 selon laquelle il voulait déléguer cinq membres en mission d'étude en Colombie-Britannique durant la semaine du 21 novembre 1994 et envisage de faire rapport au Sénat que ce n'est pas le moment propice pour effectuer cette étude conformément à son ordre de renvoi.

Le sénateur Forrestall: S'il ne s'agit que de 2 000 \$, je vais me retirer et je vous retrouverai là-bas, à mes frais.

Le sénateur LeBreton: Ce déplacement serait-il possible si moins de personnes y participaient ou si certaines voyageaient par d'autres moyens?

Le sénateur Forrestall: Que diriez-vous si je vous rencontrais là-bas? Je ne veux pas aller dans l'Ouest sur votre temps, je veux y aller seul.

[Texte]

Mr. Onu: The plane fare from Ottawa to the West Coast is approximately \$1,900 per person. It would be little more from the maritimes for Senator Forrestall. We are talking about approximately \$2,000 per individual.

Senator Forrestall: I will meet you out there.

The Chairman: What is the amount in the budget for return travel for all five senators?

Mr. Onu: The plane fare alone is \$11,360. Of course, we have hotels and travel in addition to that.

The Chairman: But the plane fare is \$11,000?

Mr. Onu: Yes, but that does not include travel within British Columbia.

Travel to British Columbia and within British Columbia will cost us approximately \$20,000. We are still faced with asking for a transfer of funds. This is a technical point, even if we do not go over budget. Hence, that is one issue we have to resolve by making a request to Internal Economy, if that is the wish of the committee.

Senator Forrestall: Well, it seems ungodly. That is all I can say. I share the frustrations of those who have done a lot of work. I think we have been euchred, to tell you the truth, Mr. Chairman. We have been had. You can draw your own conclusions of who had who.

We have an impossible situation, and we are sitting here discussing something that is technically not possible.

Senator Atkins: Senator Forrestall, in defence of the steering committee, you can now understand the dilemma it was in.

Senator Carney: But you did not have this information.

Senator Atkins: I made that point.

Senator Forrestall: I do not understand why this situation was not corrected two months ago.

Senator Carney: If Senator Forrestall made his own way out to the West Coast, would there not be enough money to hire the French translators?

Mr. Onu: We are faced with the technical question of making a request to Internal Economy for a transfer of funds. It is not for me to judge, but I am telling you what the rules are.

If we hire interpretation equipment, we must put in a request to Internal Economy for a transfer of funds, whether we go over our budget or not. I leave it to you whether or not that would be approved.

Senator Forrestall: Is it a separate application?

Mr. Onu: Yes.

In terms of the money required, even if Senator Forrestall travels with us, our budget is approximately \$28,000. That is without flying an interpreter out to the West Coast. That is on the assumption that we rent the equipment out there and that we can get a local interpreter, rather than flying someone from Ottawa.

[Translation]

M. Onu: D'Ottawa à la côte Ouest, le tarif aérien s'élève à approximativement 1 900 \$ par personne. Ce tarif serait légèrement supérieur à partir des Maritimes pour le sénateur Forrestall. Nous parlons de 2 000 \$ environ par personne.

Le sénateur Forrestall: Je vous rencontrerai là-bas.

Le président: À combien s'élève le voyage aller-retour des cinq sénateurs?

M. Onu: A eux seuls, les tarifs aériens s'élèvent à 11 360 \$. Bien entendu, il faut y ajouter les hôtels et les déplacements.

Le président: Les tarifs aériens s'élèvent à 11 000 \$?

M. Onu: Oui, mais cela ne comprend pas les déplacements à l'intérieur de la Colombie-Britannique.

Le déplacement jusqu'en Colombie-Britannique et à l'intérieur de cette province nous coûtera approximativement 20 000 \$. Il faut toujours faire une demande de transfert de fonds. C'est un point technique, même si nous restons dans les limites du budget. Il s'agit donc d'une question que nous pouvons résoudre en présentant une demande à la régie interne, si tel est le souhait du comité.

Le sénateur Forrestall: Cela semble impossible. C'est tout ce que je peux dire. Je partage les frustrations de ceux qui ont fait beaucoup de travail. Je pense que nous avons été dupés, pour vous dire la vérité, monsieur le président. On s'est fait avoir. Vous pouvez tirer vos propres conclusions à cet égard.

Nous sommes dans une situation impossible, discutant ici de quelque chose qui n'est techniquement pas possible.

Le sénateur Atkins: Sénateur Forrestall, à la défense du comité de direction, vous pouvez maintenant comprendre le dilemme dans lequel il était enfermé.

Le sénateur Carney: Mais vous n'aviez pas cette information.

Le sénateur Atkins: C'est la remarque que j'ai faite.

Le sénateur Forrestall: Je ne comprends pas pourquoi cette situation n'a pas été redressée il y a deux mois.

Le sénateur Carney: Si le sénateur Forrestall se rend par ses propres moyens jusqu'à la côte Ouest, n'y aurait-il pas suffisamment de fonds pour embaucher les traducteurs francophones?

M. Onu: Nous sommes confrontés au problème technique qui consiste à présenter une demande de transfert de fonds à la régie interne. Ce n'est pas à moi de juger, mais je vous dis ce que sont les règles.

Si nous louons de l'équipement d'interprétation, nous devons faire une demande de transfert de fonds à la régie interne, que nous dépassions notre budget ou non. C'est à vous de décider si cela serait approuvé ou non.

Le sénateur Forrestall: S'agit-il d'une demande distincte?

M. Onu: Oui.

En ce qui concerne les fonds requis, même si le sénateur Forrestall voyage avec nous, notre budget s'élève à 28 000 \$ approximativement. Cela ne comprend pas le voyage en avion d'un interprète jusqu'à la côte Ouest. C'est en supposant que nous louons l'équipement sur place et que nous pouvons trouver un

[Text]

That \$20,000 does not include taking a helicopter from Sydney, north of Victoria, flying up to Nootka, the remote location that Senator Carney mentioned, and to Campbell River, which would be the most efficient community from which to see the coast.

If we were to hire a helicopter, the trip would cost us \$31,000, or perhaps a little more. We are on the borderline.

Senator Spivak: Is that just for the helicopter?

Mr. Onu: No. The helicopter that would take us from Sydney, north of Victoria, up to Campbell River and to Nootka would cost \$2,000 an hour. We would probably be charged for three hours of time, which would amount to \$6,000. It would be the most efficient way for us to travel, but also the most expensive way to go. We could fly commercially, but Senator Carney knows that we would have to transfer in Vancouver, which would take more time and make the travelling more difficult.

Senator Carney: We have budgeted for the helicopter. We do not have \$2,000 extra for translation services. The issue has nothing to do with helicopters; it has to do with translation services, which are now budgeted at \$4,000 but were originally budgeted at \$2,000.

If the chairman wants to inform all of these people that we cannot proceed with this trip because we cannot find \$2,000 for translation services, he is, of course, is free to do that. It will not be an argument I make.

Mr. Onu: We could hire the interpretation equipment and probably even hire this helicopter, but we are at the borderline where we would probably spend the entire budget of \$31,000. There is the question of whether or not the committee still wanted to leave money for the East Coast.

In other words, we could probably fly Senator Forrestall out, hire interpretation equipment, hire the more expensive helicopter, and be right on the borderline. There is a question of whether we could fly, if need be, an interpreter out to the West Coast.

You are faced with spending the entire budget of \$31,000 on this trip.

Senator Carney: There is no current plan by this committee to visit the East Coast, nor are there any witnesses on the East Coast. The mandate of this committee expires on December 15. Could we not apply to have the mandate extended? We could not deal with the East Coast until the Senate comes back after the Christmas break. Could we not apply to have the mandate extended, which would of course imply going back to Internal Economy for the other \$3,000 when we come back in the new year? The precedent for extending mandates of Senate committees is well documented.

[Traduction]

interprète localement, plutôt que de faire venir quelqu'un d'Ottawa.

Ces 20 000 \$ ne comprennent pas le vol en hélicoptère à partir de Sydney, au nord de Victoria, jusqu'à Nootka, l'emplacement isolé dont a fait mention le sénateur Carney, et jusqu'à Campbell River, qui serait le meilleur endroit pour voir toute la côte.

Si nous devons prendre un hélicoptère, le voyage nous coûterait 31 000 \$, ou peut-être un peu plus. Nous sommes à la limite.

Le sénateur Spivak: Cela serait juste pour l'hélicoptère?

M. Onu: Non. L'hélicoptère qui nous amènerait de Sydney, au nord de Victoria, jusqu'à Campbell River et Nootka coûterait 2 000 \$ l'heure. Cela prendrait probablement trois heures, ce qui correspond à 6 000 \$. Ce serait la meilleure façon pour nous de voyager, mais aussi la plus coûteuse. Nous pourrions prendre un vol commercial, mais le sénateur Carney sait qu'il faudrait attendre une correspondance à Vancouver, ce qui prendrait plus de temps et rendrait le déplacement plus difficile.

Le sénateur Carney: Nous avons prévu le coût de l'hélicoptère dans le budget. Nous n'avons pas les 2 000 \$ supplémentaires pour les services de traduction. La question n'a rien à voir avec les hélicoptères; mais plutôt avec les services de traduction, dont le coût est évalué dans le budget à 4 000 \$, alors qu'à l'origine, ils devaient coûter 2 000 \$.

Si le président souhaite informer tous ces gens que nous ne pouvons pas effectuer ce déplacement, car nous ne pouvons pas trouver 2 000 \$ pour les services de traduction, libre à lui, bien entendu. Ce n'est personnellement pas la raison que j'invoquerais.

M. Onu: Nous pourrions louer l'équipement d'interprétation et probablement même avoir cet hélicoptère, mais nous sommes à la limite et dépenserons probablement tout le budget de 31 000 \$. La question est de savoir si le comité souhaite garder des fonds pour la côte Est.

En d'autres termes, nous pourrions probablement payer le voyage du sénateur Forrestall, louer l'équipement d'interprétation, louer l'hélicoptère le plus coûteux et toujours être dans les limites du budget. La question qui se pose, c'est de savoir si nous pourrions payer le voyage d'un interprète jusqu'à la côte Ouest, si besoin est.

Vous êtes devant la perspective d'avoir à dépenser tout le budget de 31 000 \$ pour ce voyage.

Le sénateur Carney: Le comité n'a pas prévu, pour l'instant, de se rendre sur la côte Est; il n'y a pas non plus de témoins sur la côte Est. Le mandat du comité arrive à échéance le 15 décembre. Ne pourrions-nous pas demander de prolonger ce mandat? Nous ne pourrions pas nous occuper de la côte Est avant le retour du Sénat après les congés de Noël. Ne pourrions-nous pas demander une prolongation du mandat, ce qui bien entendu signifierait qu'il faudrait retourner devant la régie interne pour les autres 3 000 \$, à notre retour en 1995? Ce ne serait pas la première fois que le mandat d'un comité sénatorial serait prolongé.

[Texte]

Senator Spivak: I do not know what to say about this matter. This dilemma is not merely about the expenses; it is also about not having money for the East Coast. What weight does that issue have in these considerations? If it has weight, I would be among those who say that we ought to postpone this fact-finding mission, which I do not think is a disaster.

Senator Carney: It is.

Senator Spivak: I do not know why. Things do get postponed.

Senator Carney: The mandate expires December 15. We cannot spend the \$3,000 on the East Coast. I do not know any senator here who has indicated either a desire or an ability to visit the East Coast between now and December 15.

Senator Spivak: Is that the issue?

Senator Carney: The steering committee has delayed this trip from June through to October and November.

Senator Spivak: I understand that.

Senator Carney: The issue is that the steering committee can make the decision to extend the mandate and to ask for the East Coast budget at that time.

Senator Spivak: The point is that we have conflicting views. Do we have a consensus? If we have a consensus, let us say so and adjourn the meeting. If we do not have a consensus, can we find a compromise? I find myself, as with Senator Forrestall, a little impatient at the process.

Senator Carney: It is now only a few days before these hearings are to commence.

Senator Spivak: You are right.

Senator Carney: It takes time to get around the West Coast. People have made arrangements and are in transit to these hearings. If you wish at this late date to postpone the hearings because we cannot find \$2,000 for translation services —

Senator Spivak: I do not think that is fair.

Senator Carney: That is the issue. The issue is that we are over budget.

Senator Spivak: Could we have a recapitulation of the issue? Are we merely talking about the \$2,000? Is the issue that we do not want to go to the East Coast? I am confused.

Senator Forrestall: There is a technical requirement to seek permission to transfer funds from one category to another. We have enough money to conduct the fact-finding mission. Senator Carney can use her travel points, as can I and others. We can make up the money; that is no problem.

The problem is the technical one of meeting with Internal Economy for the purpose of considering a request to transfer funds, the purpose of which will be to cover rental of equipment.

Senator Spivak: Internal Economy can meet tomorrow.

Senator Forrestall: This matter should have been looked after a month ago.

[Translation]

Le sénateur Spivak: Je ne sais que dire sur ce point. Ce dilemme n'est pas uniquement un dilemme de dépenses; le fait est que nous n'aurons pas non plus d'argent pour la côte Est. Quelle est l'importance de cette question? Si elle a de l'importance, je ferai partie de ceux qui disent que nous devrions reporter cette mission d'étude, ce qui, à mon avis, n'est pas une catastrophe.

Le sénateur Carney: C'en est une.

Le sénateur Spivak: Je ne comprends pas pourquoi. Ce n'est pas la première fois que les choses sont reportées.

Le sénateur Carney: Le mandat arrive à échéance le 15 décembre. Nous ne pouvons pas dépenser les 3 000 \$ pour la côte est. Je ne crois pas qu'un sénateur ait déclaré souhaiter se rendre sur la côte est d'ici le 15 décembre ou pouvoir le faire.

Le sénateur Spivak: Est-ce cela le problème?

Le sénateur Carney: Le comité de direction a reporté ce voyage de juin à octobre, et à novembre.

Le sénateur Spivak: Je le comprends.

Le sénateur Carney: En fait, le comité de direction peut prendre la décision de prolonger le mandat et de demander un budget pour la côte est à ce moment-là.

Le sénateur Spivak: Le problème, c'est que nous avons des points de vue divergents. Y a-t-il un consensus? Si oui, disons-le et ajournons la séance. Si nous n'avons pas de consensus, pouvons-nous arriver à un compromis? Je commence, comme le sénateur Forrestall, à trouver le processus un peu long.

Le sénateur Carney: Il ne reste maintenant que quelques jours avant le début de ces audiences.

Le sénateur Spivak: Vous avez raison.

Le sénateur Carney: Se déplacer sur la côte Ouest prend du temps. Les gens ont pris des dispositions et sont en déplacement pour arriver à ces audiences. Si vous souhaitez, aussi tard que maintenant, retarder les audiences, parce que nous ne pouvons pas trouver 2 000 \$ pour les services de traduction. . .

Le sénateur Spivak: Je ne pense pas que cela soit juste.

Le sénateur Carney: Tel est le problème: nous dépassons le budget.

Le sénateur Spivak: Pourrions-nous récapituler la question? Parlons-nous simplement de 2 000 \$? Le problème est-il que nous ne voulons pas aller sur la côte est? Je m'y perds.

Le sénateur Forrestall: Techniquement parlant, nous devons demander l'autorisation de transférer des fonds d'un poste à un autre. Nous avons suffisamment d'argent pour mener à bien la mission d'étude. Le sénateur Carney peut utiliser ses points de déplacement, tout comme moi et les autres. Nous pouvons suppléer aux fonds; ce n'est pas un problème.

Le problème est d'ordre technique; il s'agit de réunir la régie interne dans le but d'examiner une demande de transfert de fonds, afin de couvrir les coûts de location de l'équipement.

Le sénateur Spivak: La régie interne peut se réunir demain.

Le sénateur Forrestall: Il aurait fallu s'occuper de cette affaire il y a un mois.

[Text]

Senator Thériault: We have been listening. We have heard the facts. There is a problem. I am sure the steering committee must have looked at this situation before it made its recommendation. The chairman of this committee has read the report of the steering committee. The decision we must now make is whether to accept the recommendation or not.

We can talk around this issue as much as we would like to. We should put this recommendation to a vote.

We have listened to Senator Carney with great interest. I understand the work she has done, but the recommendations will not change.

Senator Carney: The issue is not the work that I have done. The work I have done has been with the Senate mandate, at the direction of the steering committee and the clerk.

The issue relates to all those hundreds and thousands of people who are involved in this matter and who have, in good faith, accepted the Senate's invitation to give us their views. What will we tell them if these hearings are cancelled?

Senator Thériault: It will be up to you to tell them what you want because you have the recommendations of the steering committee. That is the decision we must make.

Senator Atkins: I want to add that new information has been brought forward at this meeting that is beyond what was reported by the steering committee.

Senator Forrestall: Quite a bit of information.

Is it possible at this late hour to contact Senator Hastings, the chairman of that august assembly, to ask whether he might encourage his colleagues to make an exception, given the difficulties we are having? Perhaps Internal Economy could meet tomorrow morning at 8:30 or 9 o'clock for the purposes of considering an emergency situation.

Senator Bonnell: Mr. Chairman, that might be a good idea, if Senator Hastings were in the country. However, we understand that he is in Washington.

Senator Hastings, like Senator Oliver, is only the chairman. Every time Senator Oliver makes a decision I say, "Who gave you that authority? You are only one member. You are only the chairman. You have to get the committee."

I do not think Senator Hastings is in any better situation than is Senator Oliver. He is acting as chairman, and he does what the committee tells him.

Senator Spivak: I do not see any reason why the committee could not meet. It could meet. Is the only reason we cannot go because of a technicality? If that is the only reason, then surely the committee can meet.

The Chairman: The chair is in the hands of the committee. What is the wish of the committee?

[Traduction]

Le sénateur Thériault: Nous vous avons écoutés. Nous avons entendu les faits. Un problème se pose. Je suis sûr que le comité de direction a examiné cette situation avant de faire sa recommandation. Le président de notre comité a lu le rapport du comité de direction. La décision que nous devons maintenant prendre est de savoir si nous acceptons la recommandation ou non.

Nous pouvons débattre de ce point aussi longtemps que nous voulons. Nous devrions mettre cette recommandation aux voix.

Nous avons écouté le sénateur Carney avec beaucoup d'intérêt. Je comprends le travail qu'elle a fait, mais les recommandations ne vont pas changer.

Le sénateur Carney: Le problème n'est pas le travail que j'ai accompli. J'ai fait ce travail dans le cadre du mandat du Sénat, selon les indications du comité de direction et du greffier.

Le problème vise ces centaines et ces milliers de gens qui sont touchés par cette question et qui ont, de bonne foi, accepté l'invitation du Sénat de comparaître devant nous. Qu'allons-nous leur dire si les audiences sont annulées?

Le sénateur Thériault: Ce sera à vous de décider ce que vous allez leur dire, parce que vous avez les recommandations du comité de direction. Telle est la décision que nous devons prendre.

Le sénateur Atkins: Je tiens à ajouter que de nouveaux renseignements ont été présentés à cette séance, renseignements qui vont au-delà de ce que renferme le rapport du comité de direction.

Le sénateur Forrestall: Beaucoup de renseignements, en fait.

Est-il possible à cette heure tardive de contacter le sénateur Hastings, président de cette auguste assemblée, afin de lui demander s'il pourrait encourager ses collègues à faire une exception, compte tenu des difficultés auxquelles nous faisons face? Peut-être que la régie interne pourrait se réunir demain matin à 8 h 30 ou 9 h pour examiner cette situation urgente.

Le sénateur Bonnell: Monsieur le président, ce serait une bonne idée, si le sénateur Hastings se trouvait au pays. Nous savons toutefois qu'il est à Washington.

Le sénateur Hastings, tout comme le sénateur Oliver, n'est que le président. Chaque fois que le sénateur Oliver prend une décision, je lui dis: «Qui vous a donné cette autorité? Vous n'êtes qu'un de nos membres. Vous n'êtes que le président et vous devez demander l'avis du comité.»

Je ne crois pas que le sénateur Hastings se trouve dans une meilleure situation que le sénateur Oliver. Il joue le rôle de président et agit selon les instructions du comité.

Le sénateur Spivak: Je ne vois pas pourquoi le comité ne pourrait pas se réunir. Il pourrait le faire. Est-ce uniquement en raison d'un détail technique que nous ne pouvons pas partir? Si c'est la seule raison, le comité peut certainement se réunir.

Le président: Je m'en remets à la décision du comité. Que souhaite le comité?

[Texte]

Senator Forrestall: I think we should make a stab at seeing if we can have Internal Economy meet, if not to make a decision, then at least to waive, if we are within the total amount of the budget, the need for formal approval of a request for a transfer of funds from one object to another.

Senator Bonnell: Most everything you have said today sounded good, except for one thing. Do you mean to use the budget without giving any consideration to the East Coast? There are lightstations in Nova Scotia, which is your own province.

Senator Forrestall: There are 32 in Newfoundland.

Senator Carney: Are you planning to do that before December 15?

Senator Bonnell: No. I am not going anywhere before December 15 except home.

Senator Forrestall: Is it at all possible to ask Senator Di Nino to do it? He is the vice-chairman of the committee. I detect a hesitancy, and I do not reject altogether Senator Bonnell's concerns. They are in the midst of preparing budgets, not expanding them.

Senator LeBreton: On the question of the budget, is there not a way to meet the witnesses but to scale down, perhaps, some of the trip? Is it not possible to meet the witnesses where they are and live within the budget?

If there is \$31,000, is there not some way to cut something out in order to save some money?

Senator Forrestall: Even if we had \$100,000, we still have to get permission to move money.

Senator Carney: As I understand it, the issue is that we have \$2,000 in this budget for translation services, and it will cost \$4,000 for those services. Apparently, the committee cannot deal with this dilemma of how to transfer \$2,000. It will be interesting to see what precedents there have been in past Senate committees concerning the transfer of funds.

Senator LeBreton: Have you had an opportunity to explore translation services? We have all done things out in British Columbia where we have not brought translators from Ottawa. They have translators there who are perfectly capable. Have you explored that?

The Clerk of the Committee: I have. The figure we are talking about right now is strictly for the rental of equipment, which would cost \$4,000 in the three locations.

I have even explored the question of someone whispering in our ear. The advice we have been given is that that is not acceptable.

Senator Atkins: By definition, do translation services require technical equipment?

Senator LeBreton: I do not think it does.

Senator Atkins: If it does not, then why do we not have someone who is bilingual to accompany the committee?

[Translation]

Le sénateur Forrestall: Je crois que nous devrions essayer de voir si la régie interne pourrait se réunir, sinon pour prendre une décision, du moins pour déroger à la nécessité d'approuver officiellement une demande de transfert de fonds d'un poste à un autre, si nous sommes dans les limites du budget total.

Le sénateur Bonnell: Tout ce que vous avez dit aujourd'hui semble valable, à l'exception d'un point. Envisagez-vous d'utiliser le budget sans tenir compte de la côte Est? Il y a des phares en Nouvelle-Écosse, votre propre province.

Le sénateur Forrestall: Il y en a 32 à Terre-Neuve.

Le sénateur Carney: Prévoyez-vous faire cela avant le 15 décembre?

Le sénateur Bonnell: Non. Je ne vais nulle part avant le 15 décembre, excepté chez moi.

Le sénateur Forrestall: Est-il possible de demander au sénateur Di Nino de le faire? Il est vice-président du comité. Je décèle une certaine hésitation; je ne rejette pas en bloc les préoccupations du sénateur Bonnell. Le comité est en train de préparer les budgets; il ne pense pas à les augmenter.

Le sénateur LeBreton: Pour ce qui est du budget, ne pourrait-on pas rencontrer les témoins tout en réduisant peut-être l'ampleur du voyage? N'est-il pas possible de rencontrer les témoins où ils se trouvent tout en restant dans les limites du budget?

Si nous disposons de 31 000 \$, n'y a-t-il pas moyen de supprimer quelque chose afin d'économiser quelque argent?

Le sénateur Forrestall: Même si nous avons 100 000 \$, il nous faudrait toujours avoir l'autorisation de transférer des fonds.

Le sénateur Carney: D'après ce que je comprends, nous disposons de 2 000 \$ dans ce budget pour les services de traduction, or ces services coûteront 4 000 \$. Apparemment, le comité ne peut pas décider comment transférer 2 000 \$. Il serait intéressant de connaître les précédents relatifs à des transferts de fonds effectués par des comités sénatoriaux.

Le sénateur LeBreton: Avez-vous eu le temps d'examiner la question des services de traduction? Nous avons tous travaillé en Colombie-Britannique, sans amener des traducteurs d'Ottawa. Il y a des traducteurs dans cette province qui sont parfaitement capables de faire ce travail. Avez-vous examiné cette question?

Le greffier du comité: Oui, je l'ai fait. Le chiffre dont nous parlons maintenant vise strictement la location de l'équipement, soit 4 000 \$ dans les trois endroits.

J'ai même examiné la possibilité de l'interprétation chuchotée. On m'a dit toutefois que cela n'était pas acceptable.

Le sénateur Atkins: Par définition, les services de traduction exigent-ils un équipement technique?

Le sénateur LeBreton: Je ne le pense pas.

Le sénateur Atkins: Dans la négative, pourquoi ne pas avoir une personne bilingue qui accompagnerait le comité?

[Text]

Senator Spivak: Mr. Chairman, I move that the chairman get in touch with the Internal Economy Committee and see if this can be worked out. If it cannot be worked out, then I move that it be reassessed in February. We cannot sit here all day discussing this.

The Chairman: Is there a seconder for the motion?

Senator Spivak: Perhaps we can cut the budget down so that we do not have such a huge hearing on the West Coast.

Senator Carney: It is not an issue of cutting the budget but transferring the \$2,000.

Senator Spivak: He is talking about the East Coast.

Senator Forrestall: I am being facetious.

Senator Spivak: I do not seem to have a seconder for my motion, so it does not matter.

The Chairman: Is there a seconder for Senator Spivak's motion?

The only other motion before this committee is the motion of the steering committee in which it is stated in the last paragraph:

that the Committee reconsider its decision of October 26, 1994 to delegate five members to undertake a fact-finding mission to British Columbia during the week of November 21, 1994 and consider reporting back to the Senate that this is not an opportune time to pursue this study under this Order of Reference.

Senator Forrestall: It is the most opportune time. I cannot agree with that. It is the only time.

Senator Carney: I hope that senators understand that that will be a public motion and that will be the motion that is put out to these 35 groups who are planning to meet with us.

I am seriously concerned about the effect this will have on us as senators, especially in terms of our apparent inability to make many trips to many distant places and not to be able to go forward with this mandate after it has been announced and circulated in the press. Witnesses have been asked to notify the Senate of their willingness to appear.

I cannot caution you enough about passing a motion that says that it is not an opportune time to pursue this study under the Order of Reference. It will have negative effects for the Senate, especially when the issue is the apparent inability to find \$2,000 for translation services. That is the issue. It has nothing to do with the budget. We can live within the budget.

Senator Spivak: Senator Carney, I point out that I moved a motion that we go to Internal Economy. No one agreed with it. Obviously, that is not the issue. If that is not possible, then what will you do?

Senator Forrestall: Report back and carry on.

Senator Spivak: You make the motion. Go ahead.

Senator Forrestall: No, I am not about to do that. I am totally prepared to go ahead with the plans.

[Traduction]

Le sénateur Spivak: Monsieur le président, je propose que le président se mette en contact avec le comité de la régie interne pour voir si ce problème peut être réglé. Dans la négative, je propose alors qu'on le réexamine en février. Nous ne pouvons pas siéger ici toute la journée à débattre de ce point particulier.

Le président: Quelqu'un veut-il appuyer la motion?

Le sénateur Spivak: Peut-être pouvons-nous réduire les frais pour ne pas avoir autant d'audiences sur la côte Ouest.

Le sénateur Carney: Il ne s'agit pas de réduire le budget, mais de transférer les 2 000 \$.

Le sénateur Spivak: Il parle de la côte Est.

Le sénateur Forrestall: Je plaisante.

Le sénateur Spivak: Il ne semble pas que quelqu'un veuille appuyer ma motion, cela ne fait rien.

Le président: Quelqu'un veut-il appuyer la motion du sénateur Spivak?

La seule autre motion dont est saisi le comité est celle du comité de direction dont le dernier paragraphe se lit comme suit:

que le comité réexamine sa décision du 26 octobre 1994 selon laquelle il voulait déléguer cinq membres en mission d'étude en Colombie-Britannique durant la semaine du 21 novembre 1994 et envisage de faire rapport au Sénat que ce n'est pas le moment propice pour effectuer cette étude conformément à son ordre de renvoi.

Le sénateur Forrestall: C'est le moment le plus propice. Je ne peux pas accepter cette motion. C'est le seul moment possible.

Le sénateur Carney: J'espère que les sénateurs comprennent bien qu'une motion va être rendue publique à ces 35 groupes qui prévoient nous rencontrer.

Je m'inquiète profondément de l'effet que cela aura sur nous, sénateurs, en ce qui concerne notamment notre incapacité apparente de faire de nombreux déplacements et de ne pas pouvoir poursuivre ce mandat après qu'il ait été annoncé et publié dans la presse. On a demandé aux témoins d'indiquer au Sénat s'ils souhaitaient comparaître.

Je ne soulignerai jamais assez qu'il est risqué d'adopter une motion disant que ce n'est pas le moment propice pour effectuer cette étude conformément à l'ordre de renvoi. Elle aura des répercussions négatives sur le Sénat, surtout lorsque l'incapacité apparente de trouver 2 000 \$ pour les services de traduction semble être le problème. C'est le problème. Cela n'a rien à voir avec le budget. Nous pouvons rester dans les limites du budget.

Le sénateur Spivak: Sénateur Carney, je ferai remarquer que j'ai proposé une motion pour que nous allions à la régie interne. Personne ne peut donner son accord. De toute évidence, tel n'est pas le problème. Si cela n'est pas possible, qu'allez-vous donc faire?

Le sénateur Forrestall: Faire rapport et continuer.

Le sénateur Spivak: Présentez la motion. Allez-y.

Le sénateur Forrestall: Non, je ne vais pas le faire. Je suis parfaitement prêt à poursuivre selon les plans.

[Texte]

Senator Carney: Why does the steering committee not meet after this meeting and discuss how they will find \$2,000 for translation services?

Senator Bonnell: Honourable senators, it is not an issue only for the steering committee. There are three of us on that committee. I am one. The chairman is one. Senator Atkins is the third. We form the steering committee.

Let us suppose we meet again after this committee is over to discuss Senator Carney's terrific argument which we all agreed with and thought was great. Let us suppose we will now ask Internal Economy to meet next week and get the money to go. We have to decide before next Wednesday. Then we have to call all of you back to see what you have to say.

Senator Carney: The hearings are on Monday.

Senator Bonnell: The steering committee cannot make any decisions. We made one decision as a committee. We have put it to you for your consent. You are not saying a word about it. You are beating around the bush.

What we should do is put the thing before the committee. Never mind beating around the bush. You are either for it or against it. I will make such a motion.

Senator Spivak: The motion is on the floor.

Senator Bonnell: What is the motion on the floor?

The Chairman: It is as follows:

that the Committee reconsider its decision of October 26, 1994 to delegate five members to undertake a fact-finding mission to British Columbia during the week of November 21, 1994 and consider reporting back to the Senate that this is not an opportune time to pursue the study under this Order of Reference.

Senator Bonnell: If that motion is on the floor, then vote either "yes" or "no" and get on with it.

The Chairman: Are honourable senators ready for the question?

Senator Forrestall: I think we should be damn sure we have done everything we possibly can to make this trip happen. I am prepared to move in amendment:

That the motion be stood for 24 hours allowing the steering committee time to make contact the Internal Economy Committee.

Senator Bonnell: In 24 hours from now I will be in P.E.I. The chairman will be in Halifax. Senator Atkins will be in Toronto. You cannot get a full committee back to agree with the steering committee until next Wednesday.

Senator Spivak: I second that motion.

Senator Bonnell: Which motion?

[Translation]

Le sénateur Carney: Pourquoi le comité de direction ne se rencontrerait-il pas après cette séance pour savoir comment trouver 2 000 \$ pour les services de traduction?

Le sénateur Bonnell: Honorables sénateurs, cette question n'intéresse pas uniquement le comité de direction. Il y a trois membres dans ce comité. J'en suis un, le président aussi. Le sénateur Atkins est le troisième. Nous formons le comité de direction.

Supposons que nous nous réunissons après la présente séance pour discuter de l'argument sensationnel du sénateur Carney que nous avons tous accepté et qui nous paraissait formidable. Supposons que nous allons maintenant demander à la régie interne de se réunir la semaine prochaine pour obtenir les fonds nécessaires. Nous devons prendre une décision avant mercredi prochain. Il faudra alors vous convoquer tous pour voir ce que vous avez à dire.

Le sénateur Carney: Les audiences commencent lundi.

Le sénateur Bonnell: Le comité de direction ne peut pas prendre de décision. Nous avons pris une décision en tant que comité. Nous vous l'avons présentée pour obtenir votre accord. Vous n'en dites rien. Vous tournez autour du pot.

Ce qu'il faut faire, c'est d'en saisir le comité. Inutile de tourner autour du pot. Vous êtes pour ou contre. Je vais proposer une motion à cet effet.

Le sénateur Spivak: Le comité est saisi de la motion.

Le sénateur Bonnell: Quelle motion?

Le président: Voici la motion:

que le comité réexamine sa décision du 26 octobre 1994 selon laquelle il voulait déléguer cinq membres en mission d'étude en Colombie-Britannique durant la semaine du 21 novembre 1994 et envisage de faire rapport au Sénat que ce n'est pas le moment propice pour effectuer cette étude conformément à son ordre de renvoi.

Le sénateur Bonnell: Si telle est la motion, votez pour ou contre et ne perdons plus de temps.

Le président: Les honorables sénateurs sont-ils prêts à voter?

Le sénateur Forrestall: Nous devrions être absolument certains d'avoir fait tout ce qui est en notre possible pour que ce voyage puisse se matérialiser. Je suis prêt à proposer l'amendement suivant:

Que la motion soit reportée de 24 heures afin de permettre au comité de direction de communiquer avec le comité de la régie interne.

Le sénateur Bonnell: D'ici 24 heures, je serai à l'Ile-du-Prince-Édouard. Le président sera à Halifax. Le sénateur Atkins sera à Toronto. On ne peut pas convoquer tout le comité avant mercredi prochain.

Le sénateur Spivak: J'appuie cette motion.

Le sénateur Bonnell: Quelle motion?

[Text]

Senator Spivak: Senator Forrestall's amendment. It is exactly what I said before.

Senator Bonnell: I cannot agree with the amendment because it is only wasting time. We should decide now and let Senator Carney know what you are going to do so that she will know what to tell the people back home and so that the clerk can tell the people in British Columbia if we are going or not.

Senator Carney: I want to make it clear that the chair will tell the people back home. There are 16 newspapers and media people lined up to ask for comment on this trip.

Senator Bonnell: I meant to say that you should know.

Senator LeBreton: I agree with Senator Atkins. I get the sense that not enough preparatory work was done and that a real effort was made to breakdown the costs or see if there have been any precedents in terms of moving things around in budgets.

Senator Atkins has admitted that there is new information. I cannot believe there is not some resolution whereby the Clerk can go back and take a look at numbers and ask if it is possible.

The Chairman: Senator Forrestall moved an amendment. It was seconded. I did not get his full amendment.

He said that this matter be stood for 24 hours and — I did not get what followed the "and".

Senator Forrestall: Let me try to rephrase that. It should state:

That the matter be stood until such time as the chairman has had an opportunity to contact the steering committee to see whether or not our problem can be resolved.

Senator Thériault: And then what?

Senator Forrestall: Surely, we can agree to meet tomorrow morning for 15 to 20 minutes.

Senator Atkins: It is not the steering committee but Internal Economy that has to make the decision.

Senator Forrestall: Maybe it is useless, I do not know. I withdraw my amendment.

The Chairman: The motion before the committee is this:

that the Committee reconsider its decision of October 26, 1994 to delegate five members to undertake a fact-finding mission to British Columbia during the week of November 21, 1994 and consider reporting back to the Senate that this is not an opportune time to pursue the study under this Order of Reference.

Honourable senators, are you ready for the question?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: What is the result of the vote?

[Traduction]

Le sénateur Spivak: L'amendement du sénateur Forrestall. C'est exactement ce que je disais plus tôt.

Le sénateur Bonnell: Je ne peux pas accepter l'amendement, car cela ne fait que gaspiller du temps. Nous devrions prendre une décision maintenant et indiquer au sénateur Carney ce que vous allez faire, afin qu'elle sache que dire aux gens de la Colombie-Britannique et afin que le greffier puisse également leur indiquer si le comité va s'y rendre ou non.

Le sénateur Carney: Je tiens à préciser que c'est le président qui le dira aux gens de Colombie-Britannique. Il y a 16 journalistes et autres médias qui attendent des nouvelles de ce voyage.

Le sénateur Bonnell: Je voulais dire qu'il faut que vous soyez au courant.

Le sénateur LeBreton: Je suis d'accord avec le sénateur Atkins. J'ai l'impression que nous n'avons pas fait suffisamment de travail préparatoire et que l'on ne s'est pas vraiment efforcé de ventiler les coûts ou de voir s'il existe des précédents en matière de déplacement de postes budgétaires.

Le sénateur Atkins a reconnu que nous avons de nouveaux renseignements. Je ne peux pas croire que l'on ne puisse pas prendre une résolution qui permettrait au greffier de revoir les chiffres et de demander si c'est possible.

Le président: Le sénateur Forrestall a proposé un amendement. Il a été appuyé. Je n'ai pas son amendement complet.

Il a dit que la motion soit reportée de 24 heures et, je n'ai pas compris la suite.

Le sénateur Forrestall: Permettez-moi d'essayer de reformuler le tout. L'amendement devrait se lire comme suit:

Que la question soit reportée jusqu'au moment où le président a eu la possibilité de contacter le comité de direction pour savoir si notre problème peut être résolu ou non.

Le sénateur Thériault: Et après?

Le sénateur Forrestall: Nous pouvons sûrement convenir de nous réunir demain matin pendant 15 ou 20 minutes.

Le sénateur Atkins: Ce n'est pas le comité de direction, mais la régie interne qui doit prendre la décision.

Le sénateur Forrestall: Peut-être est-ce inutile, je ne sais pas. Je retire mon amendement.

Le président: La motion dont est saisie le comité est la suivante:

que le comité réexamine sa décision du 26 octobre 1994 selon laquelle il voulait déléguer cinq membres en mission d'étude en Colombie-Britannique durant la semaine du 21 novembre 1994 et envisage de faire rapport au Sénat que ce n'est pas le moment propice pour effectuer cette étude conformément à son ordre de renvoi.

Honorables sénateurs, êtes-vous prêts à passer au vote?

Des voix: D'accord.

Le président: Quel est le résultat du vote?

[Texte]

The Clerk of the Committee: Senators Adams, Bonnell, Davey, Molgat, Petten and Thériault voted in favour of the motion. Thus, there are six for the motion.

Against the motion we have Senators Forrestall, Cochrane, LeBreton, Spivak and Atkins. Thus, there are five against the motion.

Therefore, the motion carries.

Senator Carney: That leaves the decision to transmit this information to all the witnesses since they are already in transit. I would like to know what arrangements the chair will make to notify these people with the wording of the motion that has been passed.

I am asking the chair this: How will you tell all these people that the hearings have been cancelled?

The Chairman: I will meet with the Clerk and work with him.

If there is no further business before the committee at this time, the committee is adjourned.

The committee adjourned.

[Translation]

Le greffier du comité: Les sénateurs Adams, Bonnell, Davey, Molgat, Petten et Thériault ont voté pour la motion. Il y a donc six voix pour.

Les sénateurs Forrestall, Cochrane, LeBreton, Spivak et Atkins ont voté contre la motion. Il y a donc cinq voix contre.

La motion est donc adoptée.

Le sénateur Carney: Reste à prendre une décision sur la façon dont nous allons communiquer cette information à tous les témoins, puisqu'ils sont déjà en déplacement. J'aimerais savoir comment le président va les avertir, compte tenu du libellé de la motion qui vient d'être adoptée.

Je pose au président la question suivante: Comment allez-vous dire à tous ces témoins que les audiences ont été annulées?

Le président: Je vais rencontrer le greffier et trouver une solution avec lui.

L'ordre du jour étant épuisé, le comité suspend ses travaux.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
Ottawa, Canada K1A 0S9

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*
Groupe Communication Canada — Édition
Ottawa, Canada K1A 0S9

CA1
YC19
-783



First Session
Thirty-fifth Parliament, 1994

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

Transport and Communications

Chairman:
The Honourable DONALD H. OLIVER, Q.C.

Wednesday, November 23, 1994

Issue No. 12

First and Only Proceedings on:
Bill C-38, An Act to provide for the
security of marine transportation

INCLUDING:
THE SIXTH AND SEVENTH
REPORTS OF THE COMMITTEE

WITNESSES:
(See back cover)

Première session de la
trente-cinquième législature, 1994

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du comité
sénatorial permanent des*

Transports et des communications

Président:
L'honorable DONALD H. OLIVER, c.r.

Le mercredi 23 novembre 1994

Fascicule n° 12

Premier et seul fascicule concernant:
Projet de loi C-38, Loi concernant
la sûreté du transport maritime

Y COMPRIS:
LES SIXIÈME ET SEPTIÈME
RAPPORTS DU COMITÉ

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable DONALD H. OLIVER, Q.C., *Chairman*

The Honourable M. Lorne Bonnell, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams	* Lynch-Staunton
Atkins	(or Berntson)
Davey	Petten
Eyton	Roberge
* Fairbairn (or Molgat)	Spivak
Forrestall	Thériault
Johnson	

* *Ex Officio Members*

(Quorum 4)

Pursuant to Rule 86(4), membership of the Committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Johnson substituted for that of the Honourable Senator Cochrane. (*November 17, 1994*)

The name of the Honourable Roberge substituted for that of the Honourable Senator LeBreton. (*November 17, 1994*)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable DONALD H. OLIVER, c.r.

Vice-président: L'honorable M. Lorne Bonnell

et

Les honorables sénateurs:

Adams	Kinsella
Atkins	* Lynch-Staunton
Bosa	(ou Berntson)
Davey	MacDonald
* Fairbairn (ou Molgat)	Petten
Forrestall	Roberge
Johnson	

* *Membres d'office*

(Quorum 4)

Conformément à l'article 86(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Johnson est substitué à celui de l'honorable sénateur Cochrane. (*le 17 novembre 1994*)

Le nom de l'honorable sénateur Roberge est substitué à celui de l'honorable sénateur LeBreton. (*le 17 novembre 1994*)

ORDER OF REFERENCE

Extract of the *Minutes of the Proceedings of the Senate*, November 16, 1994

Second reading of Bill C-38, An Act to provide for the security of marine transportation.

The Honourable Senator Petten moved, seconded by the Honourable Senator Corbin, that the Bill be read the second time.

After debate,

The question being put on the motion, it was adopted.

The bill was then read the second time.

The Honourable Senator Petten moved, seconded by the Honourable Senator Corbin, that the Bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was adopted.

ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Procès-verbaux du Sénat* du 16 novembre 1994

Deuxième lecture du projet de loi C-38, Loi concernant la sûreté du transport maritime.

L'honorable sénateur Petten propose, appuyé par l'honorable sénateur Corbin, que le projet de loi soit lu la deuxième fois.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi est alors lu la deuxième fois.

L'honorable sénateur Petten propose, appuyé par l'honorable sénateur Corbin, que le projet de loi soit déferé au comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du comité
Tõnu Onu
Clerk of the Committee

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Wednesday, November 23, 1994
(15)

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, met this day in Room 356-S, at 3:15 p.m., the Chairman, the Honourable Senator Donald H. Oliver, Q.C., presiding.

Members of the Committee present: The Honourable Senators Adams, Atkins, Bonnell, Oliver, Petten, Roberge, Spivak and Thériault. (8)

In attendance: Mr. David Johansen from the Research Branch of the Library of Parliament.

WITNESSES:

From the Department of Transport Canada

John Rodocanachi, Director General, Security and Emergency Planning Group

Hal Whiteman, Director, Security Policy Planning and Legislative Programs

Pursuant to its Order of reference of November 16, 1994, the committee began consideration of Bill C-38, An Act to provide for the security of marine transportation.

Mr. Rodocanachi made a statement and with Mr. Whiteman answered questions.

The Honourable Senator Petten moved, That the Bill be reported to the Senate without amendment.

The question being put on the motion, —

It was resolved in the affirmative.

At 3:45 p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

PROCÈS-VERBAL

OTTAWA, le mercredi 23 novembre 1994
(15)

[Traduction]

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 15 h 15, dans la pièce 356-S, sous la présidence de l'honorable sénateur Donald H. Oliver, c.r. (*président*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Atkins, Bonnell, Oliver, Petten, Roberge, Spivak et Thériault. (8)

Également présent: M. David Johansen du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement.

TÉMOINS:

Du ministère des Transports

John Rodocanachi, directeur général, Groupe de la sécurité et de la planification d'urgence

Hal Whiteman, directeur, Politique, planification et programmes de réglementation en matière de sécurité

En conformité de son ordre de renvoi du 16 novembre 1994, le comité entreprend l'étude du projet de loi C-38, Loi concernant la sûreté du transport maritime.

M. Rodocanachi fait une déclaration et, avec M. Whiteman, répond aux questions.

L'honorable sénateur Petten propose que le projet de loi soit renvoyé au Sénat sans amendement.

La question, mise aux voix, est adoptée.

À 15 h 45, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

Le greffier du comité
Tõnu Onu
Clerk of the Committee

REPORTS OF THE COMMITTEE

TUESDAY, November 22, 1994

The Standing Senate Committee on Transport and Communications has the honour to present its

SIXTH REPORT

Your Committee, which was authorized by an order of reference dated March 21, 1994, to study the mandate of staffed lightstations now wishes to report that it has decided to postpone its fact-finding mission to British Columbia scheduled for the week of November 21, 1994.

Because of the topical nature of the issue, the Committee will give consideration to requesting an extension of its report date of December 31, 1994 and to pursuing the study at a later date.

Le président

Donald H. Oliver, Q.C.

Chairman

THURSDAY, November 24, 1994

The Standing Senate Committee on Transport and Communications has the honour to present its

SEVENTH REPORT

Your Committee, to which was referred the Bill C-38, An Act to provide for the security of marine transportation, has, in obedience to the Order of Reference of Wednesday, November 16, 1994, examined the said Bill and has agreed to report the same without amendment.

Respectfully submitted,

Le président

Donald H. Oliver, Q.C.

Chairman

RAPPORTS DU COMITÉ

Le MARDI, 22 novembre 1994

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

SIXIÈME RAPPORT

Votre comité, autorisé par ordre de renvoi du 21 mars 1994 à étudier le mandat des phares gardés, déclare qu'il a décidé de reporter sa mission d'étude en Colombie-Britannique prévue pour la semaine du 21 novembre 1994.

A cause de l'actualité du sujet, le comité étudiera s'il y a lieu de demander une prolongation de la date de présentation de son rapport, fixée au 31 décembre 1994, et de remettre l'étude à plus tard.

Le JEUDI, 24 novembre 1994

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

SEPTIÈME RAPPORT

Votre comité, auquel a été déféré le Projet de loi C-38, Loi concernant la sûreté du transport maritime, a, conformément à l'ordre de renvoi du mercredi 16 novembre 1994, étudié ledit projet de loi et a convenu d'en faire rapport sans amendement.

Respectueusement soumis,

EVIDENCE

OTTAWA, Wednesday, November 23, 1994

[Text]

The Standing Senate Committee on Transportation and Communications, to which was referred Bill C-38, to provide for the security of marine transportation, met this day at 3:15 p.m. to give consideration to the bill.

Senator Donald H. Oliver, (*Chairman*) in the Chair.

The Chairman: We are pleased to have with us today two officials from the Department of Transport, Mr. John Rodocanachi, the Director General of Security and Emergency Planning Group, and Mr. Hal Whiteman, the Director of Security Policy Planning and Legislative Programs.

The bill before us is a technical one. We have read the debates from the other place, and we know that there were certain technical amendments made after the first reading, and that they received the approval of the House of Commons. The officials will give us a brief overview, and then some of us will have some questions on particular sections.

The floor is yours, gentlemen.

Mr. John Rodocanachi, Director General, Security and Emergency Planning Group, Department of Transport Canada: Thank you, Mr. Chairman. I understand also that I should be brief, because some of your members have other engagements, so I will make my statement as rapidly as I can.

The purpose of the Marine Transportation Security bill is to provide an enabling base for the development of preventive security regulations in the marine transportation environment. Similar enabling legislation does already exist for security in both the air and rail transportation modes.

Senator Petten, and members of the other House from all parties in their support for this bill have noted the reasons why the Marine Transportation Security bill is important legislation. If I may reiterate for the committee, Mr. Chairman, these reasons, they include: The need to counter acts of violence which, when transportation is targeted, can have a particularly devastating effect in terms of life, the environment and the economy; the need to provide the Minister of Transport with enabling authority, similar to that already available for air and rail, to implement a preventive security regime for marine transportation which has the minimum cost impact, and allows marine operators to respond according to the circumstances and the actual threat; the need to protect the lucrative cruise ship trade in Canada where, at present, some other nations are offering and requiring superior security, and thus ensure that our marine transportation system is not victimized because of comparative weakness.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mercredi 23 novembre 1994

[Traduction]

Le comité sénatorial permanent du transport et des communications auquel a été renvoyé le projet de loi C-38, Loi concernant la sûreté du transport maritime, se réunit aujourd'hui à 15 h 15 pour en étudier la teneur.

Le sénateur Donald H. Oliver (*président*) occupe le fauteuil.

Le président: Nous sommes heureux d'accueillir aujourd'hui deux hauts fonctionnaires du ministère des Transports, M. John Rodocanachi, directeur général du Groupe de la sécurité et de la planification d'urgence, ainsi que M. Hal Whiteman, directeur de la Politique, de la planification et du programme de réglementation en matière de sécurité.

Le projet de loi que nous étudions est de nature technique. Nous avons lu les débats qui ont eu lieu à l'autre endroit; nous savons que certains amendements techniques ont été apportés au texte après la première lecture et qu'ils ont été approuvés par la Chambre des communes. Les hauts fonctionnaires nous donneront un bref aperçu du projet de loi et certains d'entre nous poseront quelques questions sur des articles précis.

À vous la parole, messieurs.

M. John Rodocanachi, directeur général, Groupe de la sécurité et de la planification d'urgence, ministère des Transports du Canada: Merci, monsieur le président. Je crois comprendre également que je devrai être bref vu que certains des membres du comité ont d'autres engagements. Je présenterai donc mon exposé le plus rapidement possible.

La Loi sur la sûreté du transport maritime a pour objet de permettre l'élaboration de règlements de sûreté préventive dans le secteur du transport maritime. Une loi habilitante semblable existe déjà pour assurer la sûreté des transports aériens et maritimes.

Le sénateur Petten et les députés de tous les partis à la Chambre des communes ont, dans leur appui au projet de loi, précisé les raisons qui font du projet de loi sur la sécurité du transport maritime une mesure législative. Monsieur le président, si je puis me permettre de les réitérer pour le comité, ces raisons comprennent: la nécessité de prévenir les actes de violence contre le réseau du transport maritime, qui peuvent avoir des effets dévastateurs sur la vie humaine, l'environnement et l'économie; le besoin de fournir au ministre des Transports des pouvoirs habilitants, semblables à ceux dont il dispose en ce qui a trait au transport aérien et ferroviaire, pour la mise sur pied d'un régime de sûreté préventive dans le secteur du transport maritime sans engager de dépenses importantes et qui permet aux exploitants d'intervenir selon les circonstances et le type de menace; la nécessité de protéger les activités lucratives de l'industrie des croisières au Canada étant donné que d'autres pays offrent et exigent un degré supérieur de sûreté et, par conséquent, veiller à ce que notre réseau de transport ne devienne pas une cible en raison de sa faiblesse relative.

[Texte]

Mr. Chairman, this enabling legislation is not the result of some recent and little-considered concern. While the Minister of Transport has always had responsibility for the national transportation system, authority to act to protect the marine mode, except in extremis, has never been available. This gap in preventive security authority and the need to close it has been the subject of much discussion with interested parties in both public and private sectors. In May 1990, Transport Canada released a discussion paper on the need for this legislation to the marine industry through the Canadian Marine Advisory Council, the CMAC, which is the major Canadian marine forum. Several subsequent CMAC general meetings were addressed, and a working group on marine security was also convened under the auspices of the CMAC to discuss this issue. Some individual agencies, such as the Canadian Passenger Vessel Association and the Canadian Ferry Operators' Association, requested presentations to their specific groups and these briefings were provided and positively received.

We were, not surprisingly, apprised at the outset of this legislative initiative that the primary concern of all stakeholders was economic. No one, especially in these times, is in favour of higher costs. In the course of these consultations, we believe we have been able to satisfy industry that this legislation's intent, in addition to the primary security concerns, is to protect the growth and competitive position of Canadian marine interests, that they will fully participate in the development of the regulatory regime pursuant to this legislation, that no more security than is reasonably necessary will be required, and that, in fact, the best practices and rules of industry will be utilized to the extent possible to facilitate ease of compliance.

Industry concerns raised during this consultation, such as the Shipping Federation of Canada's fear that vessel agents would be unfairly burdened with responsibility, and the Northwest Cruise-ship Association's worry that the process of releasing a detained vessel would be too cumbersome and costly, were successfully resolved, Mr. Chairman, as I believe you noted in your opening remark. It is cause for satisfaction, particularly in these days when everyone seems to be anti-regulation, that major stakeholders such as those I have mentioned support these legislative proposals. I believe that failure to enact this legislation risks suffering preventable catastrophe and stunting the continued growth and prosperity of Canada's cruise ship industry. The Minister of Transport would continue to lack the requisite marine security authority to respond to threats against the marine transportation system. Inconsistency, needless expense and confusion will result as a variety of uncoordinated security responses evolve to meet security needs in the various maritime elements. My Minister therefore urges your support.

Thank you, Mr. Chairman, for the opportunity to address this august Committee, and I would be pleased, with my colleague, to

[Translation]

Monsieur le président, cette législation habilitante ne découle pas d'un intérêt récent et peu documenté pour la question. Bien que le ministre des Transports ait toujours eu la responsabilité du réseau national de transport, il n'a jamais possédé les pouvoirs nécessaires pour protéger le mode maritime, sauf dans des cas extrêmes. Cette lacune sur le plan des pouvoirs de sûreté préventive et la nécessité de la combler ont fait l'objet de longues discussions avec les parties intéressées des secteurs public et privé. En mai 1990, Transports Canada a présenté à l'industrie maritime un document de travail sur la nécessité d'adopter une loi sur la sûreté maritime, par l'entremise du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC), qui est la principale tribune de discussion du secteur maritime au Canada. De nombreuses assemblées générales du CCMC ont par la suite traité de la question et un groupe de travail sur la sécurité maritime a également été mis sur pied par le Conseil. Des organismes distincts, comme l'Association canadienne des propriétaires de navires à passagers et l'Association des opérateurs de traversiers ont demandé des séances d'information particulières, présentations qui ont été bien accueillies dans tous les cas.

Nous n'avons pas été surpris d'apprendre, après le dépôt de cette mesure législative, que la préoccupation première des intervenants était de nature économique. De nos jours, personne n'est en faveur d'une hausse des coûts. Au cours des consultations concernant cette initiative, nous croyons avoir réussi à convaincre l'industrie que l'esprit de ce projet de loi est, outre les aspects primordiaux de sûreté, de protéger la croissance et la compétitivité des intérêts maritimes canadiens, que l'industrie participera à part entière à la mise sur pied du régime réglementaire découlant de cette législation; qu'un minimum de mesures de sûreté sera exigé; et que, dans la mesure du possible, les meilleures pratiques et règles de l'industrie seront utilisées afin d'encourager la conformité.

Nous avons réussi à calmer les inquiétudes soulevées par l'industrie au cours de ces consultations, notamment la crainte de la Fédération maritime du Canada concernant le fardeau indu de responsabilités pour les agents maritimes et l'inquiétude de la *Northwest Cruise Ship Association* quant au processus de mainlevée d'un bâtiment saisi qui serait fastidieux et coûteux. Je crois, monsieur le président, qu'il y a lieu d'être fiers du fait que d'importants intervenants comme ceux que j'ai mentionnés, accordent leur appui à ces propositions législatives, en ces temps où tout le monde semble opposé à toute réglementation. Je crois que le rejet de cette mesure législative ferait courir le risque d'être victimes d'une catastrophe que l'on aurait pu empêcher et nuit à la croissance continue et à la prospérité de l'industrie des croisières au Canada. Le ministre des Transports ne possédera pas les pouvoirs de nécessaires pour intervenir dans les cas de menaces au réseau du transport maritime. Il en résultera de l'incohérence, des dépenses inutiles et de la confusion car divers types d'interventions seront créées pour répondre aux besoins des diverses composantes du secteur maritime. Le ministre des Transports vous exhorte donc à approuver ce projet de loi.

Monsieur le président, je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de m'adresser à cet illustre comité. Nous serions

[Text]

answer any questions the Committee might have regarding the Marine Transportation Security bill.

The Chairman: So far, we have two senators who would like to put questions, and I want to ask a very general one myself, at the beginning. I notice that clauses 15 and 32 deal with confidentiality and compellability of documents, and so on. My question is: Are the lawyers in the Department of Justice, who have gone through this legislation, satisfied that these two provisions, in particular, are consistent with the law in Canada and elsewhere with respect to the compellability of confidential information?

Mr. Rodocanachi: I confirm that, Mr. Chairman. In fact, we had extensive discussions with the human rights section of the Department of Justice, and they are in agreement with this clause.

Mr. Whiteman, do you want to say anything further on that?

Mr. Hal Whiteman, Director, Security Policy Planning and Legislative Programs, Department of Transport Canada: The only thing I would add, senators, is that this clause is one that replicates that which is already found in aviation security and railway security, and we have found it to be both useful and necessary up to this point in time.

Senator Petten: I understand that, when the bill was before the House of Commons committee, a number of invitations were sent out, asking people if they wished to appear before the committee, and of the 10 or 12 who were invited, only one witness appeared, and that witness was in favour of the legislation. I also understand that you had two briefs, and they were also in favour of the legislation. I just wanted to double-check to make sure of this one. When the meetings were going on, the unions were fully consulted and were working hand-in-glove, if you will, with the other people involved with the trade, such as the steamship people and all others involved. Would I be right in that?

Mr. Rodocanachi: You are very right, senator. I have here a list, in fact, of the seven different unions that were consulted. If you wish I can read it out to the committee, for the record.

Senator Petten: Yes, it might be as well. I have it, but if you read it out, I would be happy. I just wanted the information confirmed.

Mr. Rodocanachi: They consist of the Canadian Brotherhood of Railway Transport and General Workers, the Union of Canadian Transport Employees, the Seafarers' International Union, the United Fish and Allied Workers' Union, the Canadian Association of Professional Radio Operators, the British Columbia Ferry and Marine Workers' Union, and the Canadian Merchant Service Guild. I would say, as I know this committee is aware, that we have now had full support on this enabling legislation. We will go back, of course, for full consultation as we develop the regulations, and I expect to get much more lively discussion with the various associations and unions as we get

[Traduction]

heureux, moi ainsi que mes collègues, de répondre à toute question que les membres du comité pourraient nous poser au sujet de la future loi sur la sûreté du transport maritime.

Le président: Jusqu'à maintenant, deux sénateurs aimeraient poser des questions et j'ai moi-même une question très générale, pour commencer. Je remarque que les articles 15 et 32 traitent de la confidentialité des documents, de la contraignabilité et ainsi de suite. Ma question est la suivante: les avocats du ministère de la Justice, qui ont examiné cette mesure législative, sont-ils convaincus que ces deux dispositions plus particulièrement respectent les lois du Canada et les autres lois en ce qui concerne la confidentialité des renseignements?

M. Rodocanachi: Oui, monsieur le président. En fait, nous avons eu de longues discussions avec des responsables de la Section des droits de la personne du ministère de la Justice et ils approuvent cet article.

Monsieur Whiteman, avez-vous quelque chose à ajouter?

M. Hal Whiteman, directeur, Politique, planification et programmes de réglementation en matière de sécurité, ministère des Transports: La seule chose que j'ajouterais, sénateurs, c'est que cet article se trouve déjà dans la législation sur la sécurité aéronautique et la sécurité ferroviaire et que nous avons jugé qu'il était à la fois utile et nécessaire jusqu'à maintenant.

Le sénateur Petten: Je crois comprendre que, lorsque le projet a fait l'objet d'un examen par le comité de la Chambre, un certain nombre d'invitations ont été envoyées pour demander aux gens à comparaître devant le comité; sur les 10 ou 12 qui ont reçu l'invitation un seul témoin a comparu et il s'est prononcé en faveur de la mesure législative. Dois-je aussi comprendre que vous avez reçu deux mémoires qui étaient aussi en faveur de la mesure législative. Je voulais simplement revérifier pour m'assurer de la dernière affirmation. Pendant l'étude en comité, les syndicats ont été consultés et travaillaient en étroite collaboration, si vous voulez, avec les autres intervenants du secteur, comme les compagnies de navigation et tous les autres en cause. Est-ce que j'ai raison?

M. Rodocanachi: Vous avez tout à fait raison, sénateur. J'ai ici une liste, en fait, de sept différents syndicats qui ont été consultés. Si vous voulez je puis la lire au comité aux fins du compte rendu.

Le sénateur Petten: Oui, il vaudrait peut-être mieux. Je l'ai entre les mains, mais vous me feriez plaisir, si vous la lisiez. Je voulais simplement que l'on me confirme l'information.

M. Rodocanachi: Il s'agit de la Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers, de l'Union des employés des transports du Canada, du Syndicat international des marins, de la *United Fish and Allied Workers' Union*, de l'Association canadienne des professionnels de l'exploitation radio, de la *British Columbia Ferry and Marine Workers' Union* ainsi que de la Guilde de la marine marchande du Canada. Je dirais, comme le sait très bien ce comité, que nous avons maintenant le plein appui en ce qui a trait à cette mesure législative habilitante. Nous procéderons de nouveau, il va sans dire, à des consultations complètes à mesure que nous élaborerons

[Texte]

into the regulatory phase but, of course, we will be returning through the process for that in due course.

Senator Atkins: Perhaps you would give us an example or state an incident where the application of this act would be appropriate, and in what way.

Mr. Rodocanachi: It is not so much, perhaps, the act itself as the enabling authority to be able to make regulations that will be the key. We hope to have regulations in place very soon, particularly with respect to bomb threats, for example, aboard ships — and I am talking here not only about the cruise ship trade, which we have already counted here. We have had occasions where ships coming in from the Atlantic have reported bomb threats aboard, and unless the owner and the master agree to us taking action when the ship is on the high seas, we can do nothing until they actually invite us in. Once they invite us in, we can refuse to allow the ship to leave port until we have satisfied ourselves that there is no bomb on board. However, without these regulations, we cannot ourselves take the initiative. Nor, in fact, can we in a simple way require a ship to go somewhere else to be searched until we have the regulations in place.

On the cruise ship side, in fact, Canada is a signatory to the IMO recommendations that all cruise ships on international voyages should search their passengers, rather along the lines that we do at airports. We have tried to do this on a voluntary basis with our fairly considerable cruise ship trade now, and although the Northwest Cruise Ship Association has been cooperative, others have not, to the extent that even though many of those cruise ships have their own screening equipment on board, they refuse to do the screening of passengers in our ports because we do not have the authority to force them to do so.

The danger here, of course, senator, is that most of those passengers are American. The cruise ship business is a large source of revenue to Canada, as well, and that could be one reason. Also, the U.S. Government has the authority to declare one of our ports unsafe, and recommend to American citizens that they not use our port because they do not meet their standards of security for cruise ship passengers.

Senator Atkins: Just one other question: At this point in time, do you have the trained personnel to investigate these kinds of circumstances?

Mr. Rodocanachi: Yes, senator. Within my group I have six regional security offices across Canada. Attached to those offices are the inspectors who are already doing security inspections at airports, and will soon be doing railways. We can add to that the marine configuration. They will be assisted there with a detailed knowledge of ships by our coast guard safety inspectors, who will accompany them in the first instance

[Translation]

les règlements et je m'attends à des discussions plus animées avec les divers syndicats et associations à mesure que nous amorcerons cette étape mais, bien sûr, nous reprendrons les consultations au cours du processus en temps voulu.

Le sénateur Atkins: Vous pourriez peut-être nous donner un exemple ou un cas où l'application de cette loi serait pertinente, et de quelle manière.

M. Rodocanachi: Ce n'est pas tant peut-être la loi elle-même que l'autorité habilitante qui permet de prendre des règlements qui sera l'élément clé. Nous espérons disposer d'un règlement très bientôt, surtout en ce qui concerne les alertes à la bombe sur les navires, et je ne veux pas simplement parler de l'industrie des croisières, dont il a déjà été question. Il nous est arrivé que des navires venant de l'Atlantique nous aient signalé des alertes à la bombe et à moins que le propriétaire et le capitaine accepte que nous intervenions lorsque le navire est en haute mer, il n'y a rien que nous puissions faire tant qu'on ne nous invite pas vraiment à monter à bord. Lorsqu'on nous invite, nous pouvons interdire au navire de quitter le port tant que nous ne sommes pas convaincus qu'il n'y a pas de bombe à bord. Toutefois, sans ces règlements, nous ne pouvons nous-mêmes prendre l'initiative. Nous ne pouvons pas non plus, en fait, exiger du navire qu'il gagne un autre endroit afin d'être fouillé tant que nous ne disposons pas des règlements.

En ce qui concerne les bateaux de croisière, en fait, le Canada est signataire des recommandations de l'OMI selon laquelle tous les navires de croisière effectuant des voyages internationaux devraient contrôler leurs passagers, un peu comme cela se fait dans nos aéroports. Nous avons essayé d'instaurer ce contrôle sur une base volontaire avec l'industrie assez importante des croisières, et bien que la *Northwest Cruise Ship Association* ait été coopérative, il n'en fut pas de même pour d'autres, dans la mesure où même si beaucoup de bateaux de croisière disposent de l'équipement nécessaire pour contrôler les passagers à bord, la compagnie refuse de soumettre leurs passagers à un contrôle au port parce que nous n'avons pas le pouvoir de les obliger à y procéder.

Le danger ici, bien sûr, sénateur, c'est que la plupart de ces passagers sont Américains. L'industrie des croisières est une source importante de revenu au Canada, en outre, et cela pourrait être une raison. De plus, le gouvernement américain a le pouvoir de déclarer que l'un de nos ports n'est pas sûr et recommander aux citoyens américains de ne pas l'utiliser parce qu'il ne répond pas aux normes de sûreté applicables aux passagers des bateaux de croisière.

Le sénateur Atkins: Juste une autre question. À l'heure actuelle, disposez-vous d'employés qui ont été formés pour faire enquête dans ces cas particuliers?

M. Rodocanachi: Oui, sénateur. Au sein de mon groupe, je dispose de six bureaux de sécurité régionale dans tout le pays. Des inspecteurs qui y sont rattachés s'occupent déjà des contrôles aux aéroports et le feront bientôt pour les chemins de fer. Nous pouvons ajouter à cela le secteur maritime. Ils seront assistés au début par nos inspecteurs de la garde côtière qui connaissent très bien les navires et qui les accompagneront la première fois vu que

[Text]

because they are very familiar with the strange configuration of ships and vessels, so that they can be equipped with the technical knowledge to do a proper search.

Senator Roberge: I think this is an excellent piece of legislation, and it is extremely apropos. Prevention and security measures are vital in the lives that we are living these days. I was curious because I read that the IMO measures were released in 1986, that industry was encouraged voluntarily to comply, and that it was unsuccessful. I was sort of curious as to why it was unsuccessful at that time.

Mr. Rodocanachi: Basically, senator, because they feared it would cost them money to take the extra step. However, I mentioned previously the Northwest Cruise Ship Association. The one notable exception in this situation came about through the efforts of a particular industry individual in that area. They formed an association with some of the other cruise ships lines, and set up a screening regime there with our help. We provided them with advice and training. They charged, starting off, a \$4 a head levy for passengers who were mostly Americans coming up here and embarking. They have subsequently reduced that to \$1 a head, and they are still making a profit on the operation.

Despite the success of that operation, most of the cruise ships that do not belong to that Association are not doing it because they feel it is just an irritation to passengers. I think they are wrong because, as has been shown by any of the surveys we have done on passengers in airports, they in fact salute the airport security, and welcome the fact that security is there.

Senator Thériault: I have a supplementary to the question that the Chair had asked. You said that clause 15, security measures and security rules, are not statutory instruments. You said you have found that to be useful, if I understood you correctly, on various occasions with respect to railway traffic?

Mr. Rodocanachi: No. I think what we said, senator, was that we have had those same clauses in the existing air and rail legislation, and in those environments we find them useful, and it met the test that your chairman was concerned about, of the human rights and freedoms, and privacy, and so on, that could have been challenged in that area.

Senator Thériault: You are saying that you found it useful that these measures —?

Mr. Rodocanachi: Confidentiality is useful because if you broadcast security measures so that everybody knows about them, it sometimes makes it easier for the individual to bypass the security.

Senator Thériault: Would that mean, under the Access to Information Act, that even in a case where someone wanted to have access to those rules, they could not have it? Is that what you are saying?

[Traduction]

la configuration bizarre des bâtiments maritimes n'a pas de secret pour eux. Nos inspecteurs pourront ainsi acquérir la connaissance technique nécessaire à l'accomplissement efficace de leur travail.

Le sénateur Roberge: Je crois qu'il s'agit là d'un excellent projet de loi. Il est tout à fait à-propos. Les mesures de prévention et de sécurité sont essentielles étant donné la vie que nous menons aujourd'hui. J'étais curieux parce que j'avais lu que les mesures de l'OMI étaient entrées en vigueur en 1986, qu'on avait encouragé l'industrie à s'y conformer volontairement et qu'on avait essuyé un échec à cet égard. J'étais en quelque sorte curieux d'en connaître les raisons?

M. Rodocanachi: Fondamentalement, sénateur, parce qu'ils craignaient que cette mesure supplémentaire leur entraîne des frais. Toutefois, j'ai parlé plus tôt de la *Northwest Cruise Ship Association*. La seule exception digne de mention dans cette situation est le fruit des efforts déployés par une industrie particulière. Ils ont mis sur pied une association avec quelques autres compagnies de navires de croisière et ont mis en place un programme d'inspection, avec notre aide. Nous leur avons fourni des conseils et de la formation. Au début, ils ont fixé un droit de 4 \$ pour les passagers qui étaient surtout Américains. Ils ont par la suite réduit ce droit à 1 \$ et réalisent malgré tout des bénéfices.

En dépit du succès de cette opération, la plupart des bateaux de croisière qui ne font pas partie de cette association ne procèdent pas à l'inspection parce qu'ils estiment que celle-ci déplaît aux passagers. Je crois qu'ils ont tort parce que, comme le démontre n'importe quelle enquête faite auprès des passagers dans les aéroports, ceux-ci se réjouissent des mesures de sécurité prises aux aéroports et du fait que ceux-ci sont sûrs.

Le sénateur Thériault: J'ai une question supplémentaire à celle qu'a posée le président. Vous avez parlé de l'article 15 où il est dit que les mesures et règles de sûreté ne sont pas des textes réglementaires. Vous avez dit que vous aviez trouvé cela utile, si je vous ai bien compris, à diverses occasions, en ce qui concerne le trafic ferroviaire?

M. Rodocanachi: Non. Je crois que ce que nous avons dit, sénateur, c'est que des articles semblables existent déjà dans la législation sur l'aéronautique et les transports ferroviaires et que nous les jugeons utiles dans ces secteurs. Nous avons également dit que cet article satisfait aux critères qui inquiétaient votre président, les droits et les libertés de la personne ainsi que la protection des renseignements personnels et ainsi de suite que d'aucuns auraient pu contester.

Le sénateur Thériault: Vous avez dit que vous avez trouvé utile que ces mesures...?

M. Rodocanachi: La confidentialité est utile. En effet, si vous faites de la publicité autour des mesures de sécurité tout le monde est au courant et il est ainsi plus facile de les contourner.

Le sénateur Thériault: Est-ce que cela voudrait dire que, en vertu de la Loi sur l'accès à l'information, même dans un cas où quelqu'un voulait avoir accès à ces règles, il se pourrait qu'in le puisse les obtenir? Est-ce que vous dites?

[Texte]

Mr. Rodocanachi: That is true, as far as some regulations are concerned, particularly the regulations made pursuant to those rules that we have now in the aerodrome and air carrier security regulations. If people are aware in detail of the measures we have put in place, then it makes it easier for them to defeat those measures.

Senator Theriault: But how do they know that they are breaking the rules if they do not know what they are?

Mr. Rodocanachi: Oh, no. The regulations themselves are published in the *Canada Gazette*. It is the measures that are made pursuant to those regulations that we designate as protected, and we provide those only to people who have a need to know, as opposed to publishing them for the general public; for the industry.

Senator Theriault: You could provide them if you decided to do so, if someone really wanted them, and you thought that that someone had reason to find out?

Mr. Rodocanachi: That is right.

Senator Theriault: But you could say no, as well?

Mr. Rodocanachi: Yes.

Senator Theriault: Very well. Thank you.

The Chairman: Are there other questions, honourable senators?

Senator Roberge: Just a quick question. When do you expect the regulations to be completed?

Mr. Rodocanachi: Probably not until 1996, because of the extensive consultations we must carry out now. Once we have the authority of the act in place, presuming that the Senate gives us the necessary authority to go forward, then we will be starting right away on the consultations with respect to the regulations, but it will take a while. I think it may well be early 1996 before we have regulations in place.

Senator Roberge: And then, only at that time can you start up the system?

Mr. Rodocanachi: Yes. However, once the different players know that the act is in place, I think we will get better cooperation from them, because they know that it is coming down the pipe in any event.

The Chairman: If there are no further questions of these witnesses, I would like to say thank you to you both for coming here today and giving us this quick overview of the bill.

I would then ask honourable senators if there are any other witnesses they would like to call before this committee on this bill, and if not, Senator Petten, did you wish to make a motion?

Senator Petten: I would like to make a motion. My colleagues have no desire to hear any other witnesses. I certainly do not. I am satisfied by what I hear today, and by what I have heard before from Mr. Whiteman and his colleague. I have been thoroughly briefed, and I am satisfied with the bill as it now stands.

[Translation]

M. Rodocanachi: C'est vrai, du moins en ce qui concerne certains règlements, plus particulièrement les règlements pris en vertu de ces règles dont nous disposons maintenant dans les règlements sur la sûreté des aéroports et des transporteurs aériens. Si les gens connaissent en détail les mesures que nous avons mis en place, alors il leur est plus facile de les contourner.

Le sénateur Thériault: Mais comment savent-ils qu'ils contreviennent à des règles dont ils ne connaissent pas la teneur?

M. Rodocanachi: Oh! non. Les règlements sont publiés dans la *Gazette du Canada*. Ce sont les mesures qui sont prises conformément à ces règlements que nous désignons comme étant protégées et que nous fournissons exclusivement aux personnes qui ont besoin de les connaître, plutôt que de les publier pour le grand public, pour l'industrie.

Le sénateur Thériault: Vous pourriez les fournir si vous en aviez décidé ainsi, si quelqu'un les voulait vraiment et que vous pensiez que cette personne a des raisons de les connaître?

M. Rodocanachi: C'est exact.

Le sénateur Thériault: Mais vous pourriez également refuser?

M. Rodocanachi: Oui.

Le sénateur Thériault: Très bien. Je vous remercie.

Le président: Y a-t-il d'autres questions, honorables sénateurs?

Le sénateur Roberge: Une petite question en vitesse. Quand vous attendez-vous à ce que les règlements soient prêts?

M. Rodocanachi: Probablement pas avant 1996 étant donné les vastes consultations auxquelles nous devons procéder maintenant. Lorsque la loi sera en vigueur, à supposer que le Sénat nous donne l'autorité nécessaire pour aller de l'avant, nous entreprendrons sur le champ les consultations en ce qui concerne la réglementation, mais cela prendra un certain temps. Je pense qu'il se peut bien qu'il faille attendre au début de 1996 pour que les règlements soient en place.

Le sénateur Roberge: Ce n'est qu'à ce moment que vous pourrez commencer à mettre le système en branle?

M. Rodocanachi: Oui. Toutefois, une fois que les différents intervenants sauront que la loi est en vigueur, je crois que nous obtiendrons d'eux une meilleure collaboration vu qu'il sauront ce qu'ils attend en fin de compte de toute façon.

Le président: Si vous n'avez pas d'autres questions à poser à ces témoins, j'aimerais les remercier de s'être déplacés aujourd'hui et de nous avoir donné ce bref aperçu du projet de loi.

J'aimerais ensuite demander aux honorables sénateurs s'il y a d'autres témoins qu'ils aimeraient entendre au sujet de ce projet de loi sinon, sénateur Petten, voulez-vous présenter une motion?

Le sénateur Petten: J'aimerais présenter une motion. Mes collègues ne souhaitent pas entendre d'autres témoins. Pas moi en tout cas. Je suis satisfait de ce que j'ai entendu aujourd'hui et de ce que m'avaient déjà dit M. Whiteman et son collègue. J'ai eu tous les renseignements que je voulais et le projet de loi me convient dans sa forme actuelle.

[Text]

Therefore, I move that the bill be reported to the Senate without amendment.

The Chairman: Is there agreement, honourable senators?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: All agreed. The motion is carried unanimously. Thank you, senators. Unless there is any other business to come before the committee at this time, the committee will adjourn.

The committee adjourned.

[Traduction]

Je propose donc que le projet de loi soit renvoyé au Sénat sans amendement.

Le président: Les honorables sénateurs sont-ils d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Tout le monde est d'accord. La motion est adoptée à l'unanimité. Merci, sénateurs. À moins qu'il n'y ait d'autres points à l'ordre du jour, le comité suspendra ses travaux.

Le comité suspend ses travaux.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
Ottawa, Canada K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communication Canada — Édition
Ottawa, Canada K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From the Department of Transport Canada:

John Rodocanachi, Director General, Security and Emergency Planning Group;

Hal Whiteman, Director, Security Policy Planning and Legislative Programs.

Du ministère des Transports:

John Rodocanachi, directeur général, Groupe de la sécurité et de la planification d'urgence;

Hal Whiteman, directeur, Politique, planification et programmes de réglementation en matière de sécurité.



First Session
Thirty-fifth Parliament, 1994

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

Transport and Communications

Première session de la
trente-cinquième législature, 1994

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du comité
sénatorial permanent des*

Transports et des communications

Chairman:
The Honourable DONALD H. OLIVER, Q.C.

Wednesday, November 30, 1994

Issue No. 13

Fourth Proceedings on:
Report of the National Transportation Act
Review Commission

WITNESS:
(See back cover)

Président:
L'honorable DONALD H. OLIVER. c.r.

Le mercredi 30 novembre 1994

Fascicule n° 13

Quatrième fascicule concernant:
Rapport de la Commission d'examen de
la Loi sur les transports nationaux

TÉMOIN:
(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable DONALD H. OLIVER, Q.C., *Chairman*

The Honourable M. Lorne Bonnell, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams	* Lynch-Staunton
Atkins	(or Berntson)
Davey	Petten
Eyton	Roberge
* Fairbairn (or Molgat)	Spivak
Forrestall	Thériault
Johnson	

* *Ex Officio Members*

(Quorum 4)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable DONALD H. OLIVER, c.r.

Vice-président: L'honorable M. Lorne Bonnell

et

Les honorables sénateurs:

Adams	* Lynch-Staunton
Atkins	(ou Berntson)
Davey	Petten
Eyton	Roberge
* Fairbairn (ou Molgat)	Spivak
Forrestall	Thériault
Johnson	

* *Membres d'office*

(Quorum 4)

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Wednesday, November 30, 1994
(16)

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, met this day in Room 356-S, at 3:15 p.m., the Chairman, the Honourable Senator Donald H. Oliver, Q.C., presiding.

Members of the Committee present: The Honourable Senators Adams, Atkins, Bonnell, Oliver and Petten. (5)

In attendance: Mr. Dan Shaw from the Research Branch of the Library of Parliament.

WITNESS:

From Asea Brown Boveri (ABB):

Mr. Thomas Holmqvist, Vice President, Transportation Systems.

Pursuant to the Order of Reference of Pursuant to its Order of Reference of March 17, 1994, the Committee continued its study on the report of the National Transportation Act Review Commission.

Mr. Holmqvist made a statement with an audio-visual presentation and answered questions.

At 4:27 p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

PROCÈS-VERBAL

OTTAWA, le mercredi 30 novembre 1994
(16)

[Traduction]

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 15 h 15, dans la salle 356-S, sous la présidence de l'honorable sénateur Donald H. Oliver, c.r. (président).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Atkins, Bonnell, Oliver et Petten. (5)

Également présent: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: M. Dan Shaw.

TÉMOIN:

D'Asea Brown Boveri (ABB):

M. Thomas Holmqvist, vice-président, Systèmes de transport.

Conformément à l'ordre de renvoi du 17 mars 1994, le comité poursuit son étude du rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux.

M. Holmqvist fait une déclaration, accompagnée d'une présentation audio-visuelle, puis répond aux questions.

À 16 h 27, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

Greffier du comité

Tõnu Onu

Clerk of the Committee

EVIDENCE

OTTAWA, Wednesday, November 30, 1994

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 3:15 p.m. to continue its study on the report of the National Transportation Act Review Commission entitled, "Competition in Transportation, Policy and Legislation in Review."

Senator Donald H. Oliver (*Chairman*) in the Chair.

The Chairman: Honourable members will recall that, on June 8, 1994, the committee heard from Mr. Pierre MacDonald, Vice-President, TGV Project, Bombardier. Today we will hear from Mr. Thomas Holmqvist, Vice President, Transportation Systems Division, Asea Brown Boveri Inc., whose Canadian head office is located in the Montreal suburb of St-Laurent.

Asea Brown Boveri, ABB, is a worldwide company with headquarters in Zurich, Switzerland, involved in railway transportation and electrical engineering.

Mr. Holmqvist will speak about the technology proposed by ABB for high-speed rail. He has a brief video presentation which will be followed by a verbal presentation.

Mr. Thomas Holmqvist, Vice President, Transportation Systems Division, Asea Brown Boveri Inc.: Members of the committee, I am honoured and pleased to be here today to present ABB's high-speed tilt train technology and give you our views on the Quebec City-Windsor rail corridor.

I will take a few seconds to introduce you to ABB's high-speed tilt train technology, the X 2000. I will then talk about the feasibility study in Canada, and I will also give you ABB's proposal for Canada. Finally, we will watch a video about our train. There will then be time for questions.

ABB is the result of a merger in 1988 between Asea AB in Sweden and BBC Brown Boveri Ltd. ABB is an acronym for Asea Brown Boveri. The company has its head office in Switzerland.

Today we have some 1300 companies throughout the world. We are located in 140 countries. We have 50 business areas in five business segments. Last year, the company turned over some \$40 billion Canadian with 205,000 employees worldwide.

One of our business segments is the Transportation Systems Division which I represent. It also has offices worldwide.

We have manufacturing and production and sales companies in many countries. The closest one to Canada would be in the United States. Some of these countries are a centre of expertise for various transportation technologies. Sweden would be the one for high-speed rail. In Canada we have a sales department which I head up. We have also divided our market into regions.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mercredi 30 novembre 1994

[Traduction]

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 15 h 15 pour poursuivre son étude du rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux intitulé «La concurrence dans les transports: regard sur la politique et la législation.»

Le sénateur Donald H. Oliver (*président*) occupe le fauteuil.

Le président: Les honorables sénateurs se rappelleront que le 8 juin 1994, le comité a entendu le témoignage de M. Pierre MacDonald, vice-président, Projet TGV, Bombardier. Aujourd'hui, nous entendrons le témoignage de M. Thomas Holmqvist, vice-président de la Division des systèmes de transport de la société Asea Brown Boveri Inc. dont le siège, au Canada, est situé à Ville St-Laurent, en banlieue de Montréal.

Asea Brown Boveri, ou ABB, est une société internationale dont le siège principal est situé à Zurich, en Suisse, et qui oeuvre dans le transport ferroviaire et le génie électrique.

M. Holmqvist nous parlera d'un train à haute vitesse conçu par ABB. Il fera une brève présentation vidéo suivie d'un exposé oral.

M. Thomas Holmqvist, vice-président, Division des systèmes de transport, Asea Brown Boveri Inc.: Je voudrais tout d'abord vous dire que je suis très heureux d'être ici, aujourd'hui, pour vous parler du train à haute vitesse conçu par ABB et vous faire part de nos idées concernant le corridor Québec-Windsor.

Je voudrais prendre quelques minutes pour vous parler du train à haute vitesse d'ABB, le X 2000. Je vous parlerai ensuite de l'étude de faisabilité réalisée au Canada et de ce que notre société propose pour le Canada. Pour terminer, nous regarderons un vidéo concernant ce train. Il y aura ensuite une période de questions.

La société ABB est le fruit de la fusion faite, en 1988, de la société Asea AB, de Suède, et de la BBC Brown Boveri Ltd. On utilise l'acronyme ABB pour désigner la société Asea Brown Boveri. Le siège social de notre société est situé en Suisse.

Aujourd'hui, nous possédons environ 1 300 usines dans le monde entier. Nous sommes présents dans 140 pays. Nous avons 50 divisions regroupées dans cinq grands secteurs d'activité. L'an dernier, nous avons réalisé, au total, un chiffre d'affaires d'environ 40 milliards de dollars canadiens. Nous comptons, en tout, 205 000 employés.

La Division des systèmes de transport, que je représente, constitue l'un de nos secteurs d'activité. Elle a des bureaux dans le monde entier.

Nous possédons des entreprises de fabrication, de production et de vente dans de nombreux pays dont aux États-Unis, pays le plus proche du Canada. Certains de ces pays ont des connaissances spécialisées sur différentes technologies de transport. La Suède, par exemple, est spécialisée dans les liaisons ferroviaires ultrarapides. Nous possédons, au Canada, un service de ventes,

[Texte]

ABB in Canada is a custom-driven engineering firm that serves electric power generation, transmission and distribution customers, as well as a wide variety of industrial customers such as utilities, the mining industry, and the pulp and paper industry.

Last year we turned over \$780 million Canadian, with 2,300 employees in 39 locations throughout Canada and across the country.

We also export from Canada. Twenty-two per cent of our revenue last year was export revenue.

The X 2000 tilt train can reduce travel time by 30 per cent. It uses present track alignment. It was inaugurated in Sweden in August of 1990 and, technically, it has been a complete success. It has also been a project which has received great passenger satisfaction.

I would like to outline the Swedish three-hour challenge, how Sweden made the incremental approach to this challenge, and why they made it.

The historic loss of market share for the railways in Sweden was similar to that of many other places. When I say "market share", I am referring to passengers. To compete with other modes of transportation, you must be able to cross the country from Stockholm to Göteborg in under three hours. When this subject was studied in the mid-1980s, it was determined that we needed a new train technology.

Conditions in Sweden are very similar to those in Canada. By European standards, Sweden is a large country, the third largest in Europe. It is sparsely populated with only eight million people. It has a limited travel flow. It faces the same economic realities as all other countries. However, we had an old rail line in place. Sweden had its rail lines electrified before the war. We studied what it would take to build a new line and looked at rail systems in other countries.

France was first on the scene in rail transportation in Europe. The first line they built was between Paris and Lyon. The cost per kilometre was not as high as we show here, but recent lines have become more and more expensive. On average, \$10 million U.S. per kilometre is a good figure; whereas the figure in Germany is \$18 million U.S. per kilometre. Of course, Germany had one-third of its lines either in tunnels or on bridges. In Spain, the cost was a little cheaper. However, in Sweden, we only spent \$500,000 U.S. per kilometre. We had old track alignment. It was very curvy, and it was electrified. We had numerous level crossings at highways, farming crossings, pedestrian crossings, and so on.

[Translation]

dont je suis le directeur. Nous avons également divisé notre marché en régions.

Au Canada, ABB se spécialise dans l'ingénierie et oeuvre dans la production, la transmission et la distribution d'électricité. Elle compte, parmi ses clients, de nombreuses industries, dont les services publics, l'industrie minière et l'industrie des pâtes et papiers.

L'an dernier, nous avons réalisé, au Canada, un chiffre d'affaires de plus de 780 millions de dollars canadiens. Nous possédons, ici, 39 usines, et employons 2 300 personnes.

Nous faisons également des exportations à partir du Canada. L'an dernier, 22 p. 100 de nos recettes provenaient des exportations.

Le train à haute vitesse X 2000 peut réduire la durée d'un trajet de 30 p. 100. Ce train, qui emprunte des voies existantes, est utilisé en Suède depuis août 1990. Sur le plan technique, c'est un succès total. Les usagers s'en disent extrêmement satisfaits.

Je voudrais parler du défi des trois heures que s'était fixé la Suède, de l'approche progressive qu'elle a adoptée pour relever ce défi et des raisons pour lesquelles cela a bien fonctionné.

La perte de la part du marché des chemins de fer, en Suède, est comparable à celle qui s'est produite dans de nombreux autres pays. Quand je parle de «la part du marché», je fais allusion aux voyageurs. Pour concurrencer les autres moyens de transport, il faut pouvoir traverser le pays, de Stockholm à Göteborg, en moins de trois heures. Quand on a étudié la question au milieu des années 80, on a constaté qu'une nouvelle technologie s'imposait pour les trains.

La Suède a de nombreux points communs avec le Canada. En vertu des critères européens, c'est un grand pays, le troisième en importance en Europe. Elle a une population éparse et ne compte que huit millions d'habitants. La circulation n'y est pas tellement dense. Sa situation économique ressemble à celle de tous les autres pays. Cependant, la Suède avait déjà des voies ferrées, qu'elle avait électrifiées avant la guerre. Nous avons regardé ce qu'il faudrait pour aménager de nouvelles lignes de chemin de fer et avons examiné les réseaux ferroviaires d'autres pays.

La France a été le premier pays d'Europe à utiliser le transport ferroviaire. Les premières voies ferrées qu'elle a construites reliaient Paris et Lyon. Le coût, par kilomètre, n'était pas aussi élevé que nous le montrons ici, mais récemment, les lignes de chemin de fer sont devenues de plus en plus chères. En moyenne, cela coûte 10 millions de dollars US par kilomètre. En Allemagne, cependant, cela coûte 18 millions de dollars US pour la même distance. Il faut dire que le tiers des voies ferrées, en Allemagne, traversent des tunnels ou des ponts. En Espagne, cela coûte un peu moins cher. Cependant, en Suède, nous n'avons dépensé que 500 000 \$ US par kilomètre. Nous possédons déjà des voies ferrées qui suivaient un tracé très sinueux et qui étaient électrifiées. Nous avions de nombreux passages à niveau aux voies publiques, aux fermes, pour les piétons, et cetera.

[Text]

When it was decided to proceed with this project in Sweden in the mid-1980s, the 457 kilometre track was serviced by locomotive trains that took four hours to go from one end of the country to the other with a minimum number of stops. These trains were running at a speed of up to 160 kilometres per hour on straight sections. It looks very similar to the Montreal-Toronto situation, where VIA Rail has operated at up to 160 kilometres per hour with a few trains at up to 200 kilometres per hour.

If we had taken a conventional, high-speed train with a maximum speed higher than our train and put it on a dedicated, curvy track, it would have taken 3 hours and 15 minutes to go from point A to point B. With the X 2000, we travel the distance in under 3 hours.

Why is there a difference in time? On this 3-D picture, the yellow curve represents the speed of a high-speed train that has a maximum speed of 300 kilometres per hour. Although you accelerate, you never reach your maximum speed because the train must slow down because of curves in the track. The train must slow down so much that the speed is markedly reduced. For each and every curve, the train has to slow down because safety standards have been adopted throughout the world that stipulate how fast you can negotiate a curve.

If you take the X 2000, which is represented by the green curve, while the maximum speed is not that high, it can maintain its speed throughout the curves. By maintaining speed, you do not have to brake or accelerate. The average speed, therefore, becomes much higher.

How can we do this? There are a couple of key technologies that I would take a few moments of your time to explain. One is radial self-steering bogies. A "bogie" is a technical term in the train business. It refers to the running gear where the wheel sits underneath the train. It has active carbody tilting. Like all other high-speed trains today, they have three-phase, AC propulsion. The train was designed in stainless steel.

I will explain what this radial self-steering bogie is all about. If you have a weight at the end of a rod and you twist the rod around, you have centrifugal acceleration. If you do not hold the weight back, it will fly straight out. The same principle applies when negotiating a curve with a train. For a certain speed, you will have a centrifugal acceleration that must control.

On conventional high-speed trains and old trains in general, these centrifugal forces were unevenly distributed between the first axle and the rear axle. One of the axles took more load than the other. The risk of derailment or the risk of a track coming loose was greater at higher speeds. Given this uneven distribution, safety limits were imposed to reduce speed.

[Traduction]

Quand on a décidé de donner suite à ce projet en Suède au milieu des années 80, les voies, d'une longueur de 457 kilomètres, étaient desservies par des trains qui mettaient quatre heures à traverser le pays, avec un nombre minimal d'arrêts. Ces trains roulaient à une vitesse pouvant atteindre 160 kilomètres à l'heure dans les segments rectilignes. Cette situation ressemble beaucoup à celle qui existe entre Montréal et Toronto, où VIA Rail a exploité des trains qui pouvaient rouler à une vitesse maximale de 160 kilomètres à l'heure, à l'exception de quelques-uns qui pouvaient rouler à une vitesse pouvant atteindre 200 kilomètres à l'heure.

Si nous avions pris un train à haute vitesse classique pouvant rouler à une vitesse maximale plus élevée que celle de notre train et si nous avions fait rouler ce train sur des lignes spéciales, où il y a de nombreux virages, il aurait fallu compter 3 heures et 15 minutes pour aller du point A au point B. Avec le X 2000, nous parcourons cette distance en moins de 3 heures.

Pourquoi le délai n'est-il pas le même? Sur cette image en trois dimensions, la courbe jaune représente la vitesse d'un train à haute vitesse pouvant rouler, au maximum, à 300 kilomètres à l'heure. Même en accélérant, on ne peut jamais atteindre la vitesse maximale parce que le train doit ralentir, en raison des courbes. Il doit tellement ralentir que la vitesse s'en trouve considérablement réduite. Il doit ralentir à chaque courbe, étant donné les normes de sécurité qui ont été adoptées dans le monde entier et qui fixent la vitesse à laquelle on peut négocier une courbe.

Dans le cas du X 2000, qui est représenté par la courbe verte, on constate que même si la vitesse maximale n'est pas aussi élevée, ce train peut la conserver dans les courbes. Comme il conserve sa vitesse, il n'a pas à freiner ou à accélérer. La vitesse moyenne devient donc beaucoup plus élevée.

Comment est-ce possible? Il existe quelques technologies clés dont j'aimerais vous parler brièvement. Je voudrais vous parler, entre autres, des bogies à direction radiale indépendante. Un «bogie» est un terme technique dans le secteur des trains. Il désigne le train de roulement où se trouve la roue, sous le train. Il permet l'inclinaison active des wagons. Comme pour tous les autres trains à grande vitesse d'aujourd'hui, il y a une propulsion c.a. triphasée. Il est conçu en acier inoxydable.

Un bogie à direction radiale indépendante fonctionne comme ceci. Si l'on a un poids à l'extrémité d'une perche et que l'on tourne la perche, il se produit une accélération centrifuge. Si l'on ne retient pas le poids, il nous échappera. Le même principe s'applique à un train quand il s'agit de négocier une courbe. Quand on atteint une certaine vitesse, il se produit une accélération centrifuge que l'on doit contrôler.

Dans le cas des trains à haute vitesse traditionnels et des anciens trains en général, ces forces centrifuges n'étaient pas réparties également entre l'essieu avant et l'essieu arrière. L'un des essieux absorbait une plus grande charge que l'autre. Le risque de déraillement ou de perte de contact avec une voie ferrée devenait plus grand à une vitesse plus élevée. Étant donné cette répartition inégale, il fallait imposer des limites de vitesse, pour accroître la sécurité.

[Texte]

On the X 2000, the axles take a radial position. They distribute these forces more evenly, and you can increase the speed without approaching these safety limits.

This is a proven technology. It was designed initially to reduce wheel and track wear, but it also increased speed. We have used it in light-rail vehicles, regional high-speed trains. It is a means of reducing maintenance on heavy-haul locomotives. Today, almost all locomotives produced by the General Motors plant in London use some type of radial steering. However, we were the first on the scene using this technology, and we use the technology in a little different way. We use radial steering and, at the same time, run at very high speeds.

When you travel "overspeed" in curves, it is very uncomfortable for the passengers. That is why we developed active carbody tilting. You have seen that in Canada, but the trains that VIA uses do not have the first feature, they only have the tilting, so the track forces are very high on those old bogies.

We had to make minor adjustments to the line in Sweden. We had to put this \$.5 million per kilometre somewhere. Initially, there was no upgrade of the track per se. They had to tension existing contact wire, the overhead wire, to ensure good current connection to the train. They introduced an improved signalling system to increase the speed from 160 to 200 kilometres per hour.

Most importantly, they reduced the number of level crossings. On that line, there were approximately 140 level crossings before they took the decision to start the incremental development. Many of these crossings were just taken out. They were no longer needed. In some instances, farmers were offered compensation if they would agree to having a farm crossing on their land removed. The number of crossings was thus reduced to about 100. It was then decided that a few crossings in urban areas could be eliminated, so they spent money doing that. Therefore, part of the money was spent to reduce the number of crossings and build underpasses and overpasses to separate the crossings. As for the remainder of the crossings, modern sophisticated technology was used to indicate whether there were automobiles or people on the track as the train approached. They use double barrier gates at a grade crossing or at a level crossing. If there is an indication of something near the track, the train is stopped before it reaches that point, or it can approach the crossing in a very slow manner.

This development was completed by ABB together with the Swedish railways, and that will be tested in the United States by the Federal Railroad Administration in Connecticut.

On weekdays the trains provide a service for business travellers who are provided with all amenities. Passengers are provided with

[Translation]

Dans le cas du X 2000, les essieux se positionnent différemment. Ils répartissent ces forces plus également, et l'on peut augmenter la vitesse sans nuire à la sécurité.

C'est une technologie qui a fait ses preuves. Elle a été conçue initialement pour réduire l'usure des roues et des voies ferrées, mais elle a aussi permis d'augmenter la vitesse. Nous l'avons utilisée pour des véhicules légers et des trains à haute vitesse régionaux. Cela use moins les locomotives de transport lourd. Aujourd'hui, presque toutes les locomotives fabriquées par l'usine de General Motors de London utilisent un certain type de direction radiale. Cependant, nous avons été les premiers dans le domaine à utiliser cette technologie, et nous l'utilisons d'une manière un peu différente. Nous utilisons une direction radiale et, en même temps, pouvons rouler à des vitesses très élevées.

Quand on roule trop vite dans les courbes, c'est très inconfortable pour les passagers. C'est pourquoi nous avons mis au point un système d'inclinaison active des wagons. Nous avons vu cela au Canada, mais les trains exploités par VIA ne possèdent pas cette première caractéristique. Ils ne possèdent que le système d'inclinaison. La friction entre les roues et les rails est donc très élevée.

Nous avons dû apporter des rajustements mineurs aux voies ferrées qui existaient en Suède. Nous avons dû investir un demi-million de dollars par kilomètre. Au départ, il ne s'agissait pas de modifier les voies comme telles. Il fallait mettre en tension le fil de contact existant, le fil aérien, pour faire en sorte qu'il soit bien relié au train. Nous avons présenté un système de signalisation amélioré afin de faire passer la vitesse de 160 à 200 kilomètres à l'heure.

Plus important encore, nous avons réduit le nombre de passages à niveau. Il y avait environ 140 passages à niveau avant que l'on ne décide d'instaurer ce projet. Nous avons tout simplement supprimé bon nombre de ces passages à niveau. Ils n'étaient plus nécessaires. Dans certains cas, on a offert des indemnités aux agriculteurs qui acceptaient que l'on retire le passage à niveau qui se trouvait sur leurs terres. On a ainsi réduit le nombre de passages à niveau à 100 environ. On a alors établi que l'on pouvait éliminer quelques passages à niveau dans les villes. On a consacré des fonds à cela. On a utilisé une partie des fonds pour réduire le nombre de passages à niveau et construire des passages inférieurs et des passages supérieurs. Pour ce qui est des autres passages à niveaux, on a eu recours à une technologie moderne et d'avant-garde pour savoir s'il y avait des automobiles ou des personnes sur la voie ferrée, quand le train s'approchait. On a utilisé des barrières doubles aux passages à niveau. Si l'on constate une présence près de la voie, on peut stopper le train avant qu'il n'arrive à la hauteur de cette présence ou faire en sorte qu'il s'approche du passage à niveau très lentement.

Cette technologie a été mise au point par ABB en collaboration avec les chemins de fer suédois et sera mise à l'essai aux États-Unis, plus précisément au Connecticut, par la *Federal Railroad Administration*.

En semaine, les trains offrent un service complet aux gens d'affaires. On offre aux passagers un service de première classe

[Text]

first class service at their seats which is similar to first class flight service. During the weekends, the same train is used by tourists.

Today, the X 2000 technology is a proven technology. In Sweden, we have been in revenue service since 1990. We have made test runs in Sweden of up to 275 kilometres per hour. It is nothing compared to the 350 with a conventional truck or bogie, but with a radial steering bogie, it is an achievement. We tested on the high-speed tracks in Germany very successfully, and we were in the United States a year or two ago and tested in revenue service between March and September. We had all kinds of technical trials with Amtrak and the Federal Railroad Administration.

Not all countries can afford to electrify, and not all projects can be affordably electrified. Therefore, we are developing a non-electric power head. This power head will not be dependent on electric overhead wires. It will work, operate and service as the electric power head. It will not have the same power, though, because the propulsion power or tractor effort that you can put in an electric vehicle is much higher than diesel. With two of those units and a moderate number of train cars, you can operate at 200 or 250 kilometres per hour. You will have the same light-weight design, and you will have radial steering and tilting.

Let me now turn to Canada and talk about the Quebec-Windsor high-speed rail study. The group was mandated to study two different technologies, one being the tilting high-speed train technology at 200 and 250 kilometres per hour, and a very high-speed train technology at 300 or 350 kilometres per hour. It was decided at an early stage that the first technology should be by the X 2000 and the second by the TGV. The incremental approach was never studied. From there, we disagreed with the study because we believed there should have been an the incremental approach.

The study so far has concluded that, for safety reasons, we cannot operate here in Canada at 200 kilometres or plus 200 kilometres per hour on the same track as freight trains. This has been done in other places, but here it was decided that plus 200 kilometres per hour would require a dedicated track.

We have two new technologies, both of them with a dedicated track. The tilt train was supposed to run on the dedicated newly built track parallel to the existing track alignments operated by CN and CP. We would have to acquire quite expensive land to develop that new alignment. It would require complete grade separations, which requires bridges, tunnels, viaducts, and so on. The track quality and the level of electrification was equally good and as expensive as the other technology.

The conclusion is that there is really no major difference in cost. The question is whether Canada can afford to build that type of a project.

[Traduction]

semblable à celui offert dans les avions. Pendant la fin de semaine, ces trains sont utilisés par des touristes.

La technologie du X 2000 a fait ses preuves. En Suède, ce service est exploité depuis 1990. Nous avons fait des essais en Suède à des vitesses pouvant atteindre 275 kilomètres à l'heure. Ce n'est rien comparativement aux 350 kilomètres auxquels on peut rouler avec un bogie classique, mais avec un bogie à direction radiale, c'est toute une réussite. Nous avons testé cette technologie en Allemagne sur des tronçons à haute vitesse. Cet essai a été un franc succès. Il y a un an ou deux, nous avons fait subir à ce train cinq mois d'exploitation commerciale aux États-Unis, de mars à septembre. Nous avons procédé à toutes sortes d'essais techniques avec *Amtrak* et la *Federal Railroad Administration*.

Ce ne sont pas tous les pays qui ont les moyens d'électrifier leurs lignes de chemin de fer, et ce ne sont pas tous les projets qui peuvent être électrifiés à prix abordable. C'est pourquoi nous mettons actuellement au point une motrice non électrique. Cette motrice ne dépendra pas de fils aériens électriques. Elle fonctionnera cependant comme une motrice électrique. Elle n'aura toutefois pas la même puissance, parce que le pouvoir de propulsion ou l'effort de traction que l'on peut donner à un véhicule électrique est beaucoup plus élevé que celui d'un véhicule diesel. Avec deux de ces motrices et un nombre moyen de wagons, on pourra rouler à 200 ou 250 kilomètres à l'heure. On utilisera la même conception légère et on aura des systèmes de direction radiale et d'inclinaison.

Je voudrais maintenant parler du Canada et de l'étude que nous avons faite au sujet du corridor Québec-Windsor. Le groupe avait été chargé d'étudier deux technologies: un train à haute vitesse doté d'un système d'inclinaison et pouvant rouler à des vitesses de 200 et 250 kilomètres à l'heure, et un train ultrarapide, pouvant rouler à 300 ou 350 kilomètres à l'heure. Dans le premier cas, il s'agissait du X 2000 et dans le second, du TGV. On n'a jamais envisagé une approche progressive. Nous ne sommes pas d'accord avec l'étude, car nous croyons qu'il aurait fallu adopter une telle approche.

Les auteurs de l'étude ont conclu que, pour des raisons de sécurité, un train, au Canada, ne pouvait pas rouler à 200 kilomètres ou plus à l'heure sur les mêmes voies que celles utilisées par les trains de marchandises. Cela s'est fait ailleurs, mais ici, on a décidé que pour rouler à plus de 200 kilomètres à l'heure, il fallait des voies spéciales.

Nous avons deux nouvelles technologies, qui utilisent toutes deux des voies spéciales. Le train doté d'un système d'inclinaison était censé rouler sur les nouvelles voies construites parallèlement à celles exploitées par le CN et CP. Il aurait fallu, pour construire ces voies, acquérir des terrains très dispendieux et aménager des ouvrages de franchissement, ce qui sous-entend la construction de ponts, de tunnels, de viaducs, et cetera. La qualité des voies et le niveau d'électrification auraient été aussi bons et aussi chers pour cette technologie que pour l'autre.

On en a conclu qu'il n'y avait pas vraiment de différence importante dans les coûts et qu'il s'agissait d'établir si le Canada avait les moyens de réaliser un tel projet.

[Texte]

Before going further, let me talk about what is being done in the United States. We know that, in the past, at least three high-speed rail projects have failed. They were supposed to be privately financed. The first one was in California. ABB failed dreadfully in Florida in the late 1980s, early 1990s. Just this year, Bombardier et al failed in Texas. It is not possible to finance this type of mega project with private money. It is too costly.

In the northeast corridor, the U.S. government has spent money over the years, and at present they are electrifying the track from Boston to New York. Money has been appropriated. Three manufacturers submitted proposals to Amtrak last Monday, we being one, Bombardier being another, Seimens being a third. We have made our technical submissions. The submissions on commercial prices will be made in early January. Amtrak will choose the technology sometime in May, perhaps. All these technologies, as far as we understand, require tilting trains because the line from Boston to New York is very curvy. The trains are electric.

A new interest has been expressed by the Department of Transportation in Florida, and they want to do what the Florida High Speed Rail Commission failed to approve during the late 1980s and early 1990s. They have said that they will provide us with the infrastructure and that they will support us with \$70 million per annum in subsidies. However, it is uncertain as to whether that will work in Florida.

Illinois has taken a more modest approach. The project will be confined to the state of Illinois and will run from Chicago to St. Louis. The Governor has taken a very positive approach to this project. The track is in place, and they say they will create their own high-speed rail project. They will increase the average speed on that alignment to 80 miles per hour from today's 60, which is an achievement, and from there they will increase the speed capability. They will require fossil fuel powerheads on all electric powerheads.

Other markets and corridors studied in the United States would be the northwest Pacific from Eugene via Seattle to Vancouver. In New York State, the former Governor wanted to have a track from New York City to Albany up to Buffalo, which could be connected with Montreal and Toronto. I am not sure if the order there is correct. Perhaps the second connection will come before the other. What we do know is that northeast corridor must be the first step, and if that does not happen, there will not be high-speed rail for a long time in the United States, and there will definitely be no trains of the TGV type in the United States.

The Chairman: Why is that?

Mr. Holmqvist: The technology of that train is not applicable to the eastern corridor, and now all these states that have looked at the modest approach are jeopardized by the policies of the new Congress.

[Translation]

Avant d'aller plus loin, je voudrais parler ce qui se fait actuellement aux États-Unis. Nous savons que, dans le passé, au moins trois projets de train à haute vitesse ont échoué. Ces projets devaient être financés par le secteur privé. Le premier projet visait la Californie. ABB a connu un échec lamentable en Floride vers la fin des années 80 et le début des années 90. Pas plus tard que cette année, Bombardier et ses collaborateurs ont eux aussi connu l'échec, au Texas. Il n'est pas possible de financer un mégaprojet de ce genre avec des fonds privés. Cela coûte trop cher.

Au fil des ans, le gouvernement des États-Unis a consacré des fonds au corridor nord-est. À l'heure actuelle, il électrifie les voies de Boston à New York. Des crédits ont été votés. Trois fabricants ont présenté des propositions à Amtrak lundi dernier. Ce sont, dans l'ordre, notre société, Bombardier et Seimens. Nous avons présenté des mémoires techniques. Les mémoires sur les prix commerciaux seront présentés au début de janvier. Amtrak choisira probablement la technologie en mai. À notre connaissance, toutes ces technologies exigent des trains dotés d'un système d'inclinaison, parce que le tracé, entre Boston et New York, est très sinueux. Les trains fonctionnent à l'électricité.

Le département des Transports de la Floride a manifesté un nouvel intérêt pour la chose. Il veut faire ce que la Commission de la Floride qui était chargée d'étudier les liaisons ferroviaires ultrarapides n'a pas réussi à approuver vers la fin des années 80 et le début des années 90. Les représentants de ce département ont dit qu'ils nous fourniraient l'infrastructure et qu'il nous verseraient 70 millions de dollars par an en subventions. Cependant, on ne sait pas si ce projet fonctionnera en Floride.

L'Illinois a décidé d'agir de façon plus modeste. Le projet sera limité à l'État de l'Illinois et ira de Chicago à St. Louis. Le gouverneur a adopté une approche très positive face à ce projet. Les voies existent déjà, et cet État a dit qu'il créerait son propre projet de liaison ferroviaire ultrarapide. Il fera passer la vitesse moyenne sur ces voies de 60 à 80 milles à l'heure, ce qui est toute une réalisation, et, de là, il cherchera à augmenter la vitesse possible. Il aura besoin, pour ce faire, de locomotives consommant des combustibles fossiles sur toutes les motrices électriques.

Parmi les autres marchés et les autres corridors étudiés aux États-Unis, on retrouve le nord-ouest du Pacifique, de Eugene à Vancouver, en passant par Seattle. L'ancien gouverneur de l'État de New York voulait que des voies aillent de la ville de New York à Albany et ensuite à Buffalo, et que l'on puisse relier ces villes à Montréal et à Toronto. Je ne sais pas si l'ordre est correct, ici. La deuxième liaison viendra peut-être avant la première. Ce que nous savons, cependant, c'est que le corridor nord-est doit constituer la première étape faute de quoi, il n'y aura pas de liaison ferroviaire ultrarapide pendant longtemps aux États-Unis, qu'il n'y aura définitivement pas de trains comme le TGV aux États-Unis.

Le président: Pourquoi?

M. Holmqvist: La technologie de ce train ne peut pas s'appliquer au corridor est. Actuellement, les politiques du nouveau Congrès mettent en péril tous les États qui ont envisagé une approche plus modeste.

[Text]

I believe Canada should build on what it has. Independent of whether we see a merger of CN and CP in any form, "the corridor", if I may use that expression, has an abundance of track that can be developed for passenger rail service.

Adopt an incremental phased-in approach and start to eliminate bottlenecks on the existing infrastructure. These bottlenecks may be cheap to remove and you will quickly improve your service.

Again, I would suggest that you follow the example of Sweden and take an incremental approach. Eliminate level highway crossings. Make them safer by means of modern signalling equipment. Increase the average speed and the line capacity by means of a modern signalling system. The expenditure will be not so much on the train itself as it would be on improving the fixed technology.

Finally, increase the average speed by using advanced, faster and more comfortable rolling stock like the X 2000.

What can Canada gain from an incremental approach? It offers short lead times on infrastructure improvements. Costs can be kept to a minimum, and thus money can be used for other purposes. Present VIA Rail service will improve quickly, and ridership figures will increase drastically. They have seen that happen already because they increased the service on the present alignment. They are now allowed to run one or two trains a little bit faster together with the freight trains. Revenues will increase and you will reduce your operation subsidy.

What does ABB offer to Canada? We offer to cooperate with VIA Rail, with Canadian National, and with Canadian Pacific in the development of improvement strategies. We offer, together with Transport Canada, to test our advanced level crossing protection system. That discussion has already started.

Similar to what we are now doing on the northeast corridor now with the Department of Transportation in Connecticut, we will test this system. The Federal Railroad Administration sponsored testing in the United States. Let VIA Rail take advantage of the X 2000 development which is taking place for Amtrak in the United States, and we will cooperate with Canadian industry to maximize Canadian content if we can sell our train here.

I should now like to show you the video.

— Video presentation

Mr. Holmqvist: To summarize, I would like to thank you for providing me with this opportunity to present to you the X 2000 technology. It is a high-speed train that is not a mega-project. It would be in revenue service quickly, and it is affordable. It is designed for Canadian-style weather; it runs on existing railbeds; and it can be built incrementally.

[Traduction]

Je pense que le Canada devrait se fonder sur ce qu'il possède. Qu'il y ait ou non une fusion du CN et du CP, le «corridor», si vous me permettez l'expression, comporte de nombreuses voies qui peuvent être exploitées pour offrir un service passagers.

Il faut adopter une approche progressive et commencer à éliminer les embouteillages sur l'infrastructure existante. Cela ne coûterait probablement pas très cher et cela permettrait d'améliorer rapidement le service.

Encore une fois, je vous conseille de suivre l'exemple de la Suède et d'adopter une approche progressive, d'éliminer certains passages à niveau, de rendre les autres plus sûrs en utilisant un équipement de signalisation moderne, et d'augmenter la vitesse moyenne et la capacité des lignes au moyen d'un système de signalisation moderne. Vous n'aurez pas tant à dépenser pour le train comme tel que pour l'amélioration de la technologie fixe.

Enfin, il faudra augmenter la vitesse moyenne en utilisant du matériel roulant plus perfectionné, plus rapide et plus confortable, comme le X 2000.

Quel avantage le Canada peut-il retirer de l'adoption d'une approche progressive? Les délais d'exécution des travaux d'amélioration sont plus courts, les coûts sont minimisés, et on peut utiliser les fonds à d'autres fins. Le service actuellement offert par VIA Rail s'améliorera rapidement et le taux d'utilisation augmentera considérablement. C'est d'ailleurs ce qui s'est produit depuis que VIA a amélioré le service offert sur les lignes actuelles. Cette compagnie permet dorénavant à un ou deux trains de rouler un peu plus vite, en même temps que les trains de marchandises. Les recettes augmenteront, et vous réduirez la subvention de fonctionnement.

Qu'est-ce que ABB a à offrir au Canada? Nous sommes prêts à collaborer avec VIA Rail, avec le Canadien National et avec le Canadien Pacifique pour élaborer des stratégies d'amélioration. Nous sommes prêts, en collaboration avec Transports Canada, à mettre à l'essai notre système de pointe pour la protection des passages à niveau. Les discussions à ce sujet ont déjà commencé.

Nous procéderons à l'essai de ce système, comme nous le faisons actuellement dans le corridor nord-est en collaboration avec le Département des transports du Connecticut. La *Federal Railroad Administration* a parrainé les essais aux États-Unis. Laissons VIA Rail profiter de la mise au point du X 2000 en cours pour Amtrak, aux États-Unis. Nous collaborerons ensuite avec l'industrie canadienne pour maximiser le contenu canadien, si nous vous vendons notre train.

Je voudrais maintenant vous présenter le vidéo.

— Présentation du vidéo

M. Holmqvist: Pour terminer, je voudrais vous remercier de m'avoir permis de vous présenter la technologie du X 2000. Il s'agit d'un train à haute vitesse qui n'est pas un mégaprojet. C'est un train qui ne tarderait pas à rapporter et qui est d'un prix abordable. Il est conçu pour des températures semblables à celles qui existent au Canada. Il utilise les voies existantes, et des rajouts y peuvent être faits graduellement.

[Texte]

When the tri-governmental feasibility study is made public and presents a multibillion-dollar scenario, I would like you to remember that there is a clear alternative, and that is the X 2000. We would be delighted to receive you in Sweden to demonstrate the benefits of the Swedish experience, to show you that what we have done in Sweden we could also do for you. Thank you.

The Chairman: All of the trains that we saw in the video were electrified. You indicated that you are working on a non-electric powerhead, and at the end of the video it was said that your company is working on one which would use fossil fuels. Have you considered some of the environmental concerns that Canadians may have about using fossil fuels for power generation?

Mr. Holmqvist: Fossil fuel means diesel, gas or something along those lines. Fossil fuel combustion is more of a pollutant than electricity, absolutely. However, the number of trains is not high, so the impact on environment will not be as great as one could imagine.

The Chairman: Are you looking at a non-electric powerhead for Canada because of the cost of having to electrify the tracks in the areas where you are interested in operating?

Mr. Holmqvist: In the United States and in Canada, there are a number of things that you must use your money for, one being eliminating your grade or level crossings or protecting them. You must implement a more effective signalling system and, when you have done that, you may have spent your entire budget. At that time, fossil fuel technology would be applicable. The ideal situation is to electrify, if you can afford it.

Senator Bonnell: Thank you for your briefing. As Canadian have to consider not only passenger trains, but also freight trains. I did not see any freight being moved on your video. Can freight cars and passenger cars travel on the same track at the same speed?

Mr. Holmqvist: There are several answers to that question.

Senator Bonnell: Just give me one answer.

Mr. Holmqvist: In Sweden they operate freight trains, commuter rail trains, conventional inter-city trains and high-speed trains on the same track.

However, freight trains in Sweden and in Germany, where they also operate freight trains on their very high-speed track, are not the same as freight trains here. Freight trains in North America are long, slow and heavy. For example, today, to put a VIA Rail train on the track together with freight trains — let us say we start from Dorval heading south to Kingston — the freight train must be halfway to Kingston before the other high-speed train can start because it will approach it so quickly. There is a logistical problem of running high-speed railcars on the same track as freight trains.

[Translation]

Quand l'étude de faisabilité des trois paliers de gouvernement sera rendue publique et proposera un projet de plusieurs milliards de dollars, je voudrais que vous vous rappeliez qu'il existe une autre possibilité très intéressante, le X 2000. Nous serions heureux de vous accueillir, en Suède, pour vous faire connaître les avantages de l'expérience faite dans notre pays et pour vous montrer que nous pouvons faire pour vous ce que nous avons fait là-bas. Merci.

Le président: Tous les trains que nous avons vus, dans le vidéo, étaient électrifiés. Vous avez dit que vous mettiez actuellement au point une motrice non électrique et, à la fin du vidéo, on a appris que votre compagnie était en train de concevoir une locomotive consommant des combustibles fossiles. Avez-vous songé à certaines des préoccupations environnementales que les Canadiens pourraient avoir à propos de l'utilisation de combustibles fossiles pour la production d'énergie?

M. Holmqvist: Par combustibles fossiles, on entend le diesel, l'essence ou autres produits du genre. Il est clair que les combustibles fossiles polluent plus que l'électricité. Cependant, le nombre de trains n'est pas élevé. Les incidences sur l'environnement ne seront donc pas aussi importantes qu'on pourrait le croire.

Le président: Envisagez-vous d'utiliser une motrice non électrique pour le Canada en raison de ce qu'il en coûterait pour électrifier les lignes dans les régions qui vous intéressent?

M. Holmqvist: Aux États-Unis et au Canada, il faut utiliser les fonds pour un certain nombre de choses, notamment pour éliminer des passages à niveau ou en protéger d'autres. Il faut mettre en place un système de signalisation plus efficace. Quand vous en aurez fini avec cela, il se pourrait qu'il ne vous reste plus d'argent. À ce moment-là, il serait peut-être bon de songer à utiliser des combustibles fossiles. L'idéal serait d'électrifier les lignes, si vous en avez les moyens.

Le sénateur Bonnell: Je vous remercie de votre exposé. Les Canadiens, cependant, doivent examiner non seulement les trains de voyageurs, mais aussi les trains de marchandises. Il n'a pas du tout été question des trains de marchandises dans votre vidéo. Les wagons de marchandises et les voitures-passagers peuvent-ils circuler sur les mêmes voies à la même vitesse?

M. Holmqvist: Il y a plusieurs réponses à cette question.

Le sénateur Bonnell: Je n'en veux qu'une.

M. Holmqvist: En Suède, les trains de marchandises, les trains de banlieue, les trains interurbains traditionnels et les trains à haute vitesse utilisent les mêmes voies.

Cependant, les trains de marchandises en Suède et en Allemagne, où l'on exploite des trains de marchandises sur des voies à circulation ultrarapide, ne ressemblent pas aux trains de marchandises d'ici. En Amérique du Nord, les trains de marchandises sont longs, lents et lourds. Par exemple, aujourd'hui, si l'on veut faire rouler un train de VIA Rail sur des voies en même temps qu'un train de marchandises (qui part, admettons, de Dorval en direction sud, à destination de Kingston) il faut attendre que le train de marchandises soit rendu à mi-chemin de Kingston avant de faire démarrer l'autre train à haute vitesse, car il s'en approchera très rapidement. On se

[Text]

The other problem relates to the maintenance of the track. The infrastructure must be in good shape to be operable. The X 2000 can operate on a class five track which is classified as the best track available in North America. On that track, we can operate at up to 250 kilometres per hour. A TGV needs a class six or seven track. That classification is not available here.

The ideal situation is to have an abundance of track so that you can dedicate one track to VIA Rail and make bottleneck improvements by taking the incremental approach and, thus, you will have a service that you can maintain. There is enough track between Montreal and Toronto and other places to do this.

Senator Bonnell: This country is like Sweden in that we have heavy snowfalls. What happens to your trains in a heavy snow storm?

Mr. Holmqvist: The worst thing that happens is they must stop or they travel slower.

Senator Bonnell: That happens to the trains we have now.

Mr. Holmqvist: They travel slower or, even worse, they must stop. However, this train is developed for operation in a Nordic country. It runs in snow storms.

To run at increased speeds in winter climates is quite tricky. Since the end of last century, we have been developing trains in Sweden and we thought we knew everything about winter conditions when we started to operate at higher speeds, but we found that we did not. We have learned along the way.

There are effects on the road beds and other circumstances that prevail in winter climates. Today we have developed a train that can run in really bad weather. It can operate its tilting mechanism in the most severe road conditions because it skirts the enclosure of the design. There were pictures showing the train travelling through snow.

Senator Bonnell: How many suicides are there on the tracks in Sweden a week?

Mr. Holmqvist: Probably not one a day, but many.

Senator Bonnell: What advantage does your train have over the electromagnetic train which is operating experimentally in Germany?

Mr. Holmqvist: The cost.

Senator Bonnell: Is yours quite a bit cheaper?

Mr. Holmqvist: Very much so. It is \$18 million per kilometre for the German high-speed rail. I am not sure, but it is probably double that for the magnetic system. It is very expensive.

[Traduction]

retrouve face à un problème de logistique quand il s'agit de faire circuler sur les mêmes voies des trains rapides et des trains de marchandises.

L'autre problème concerne l'entretien des voies. Pour être exploitable, l'infrastructure doit être en bon état. On peut exploiter le X 2000 sur des voies de classe 5, qui sont considérées comme les meilleures qui existent en Amérique du Nord. Sur ces voies, un train peut rouler à une vitesse maximale de 250 kilomètres à l'heure. Pour un TGV, il faut des voies de classe 6 ou 7. De telles voies n'existent pas ici.

L'idéal est d'avoir un grand nombre de voies de façon à pouvoir en consacrer certaines à VIA Rail et à apporter les améliorations nécessaires pour éliminer les embouteillages en adoptant une approche progressive. On obtient ainsi un service viable. Il y a suffisamment de voies ferrées entre Montréal et Toronto et ailleurs pour faire cela.

Le sénateur Bonnell: Notre pays ressemble à la Suède. Nous avons, comme la Suède, des chutes de neige abondantes. Qu'arrive-t-il à vos trains quand il y a une grosse tempête de neige?

M. Holmqvist: Au pire, ils doivent arrêter de rouler ou rouler plus lentement.

Le sénateur Bonnell: C'est ce que font nos trains, actuellement.

M. Holmqvist: Ils roulent plus lentement ou doivent s'arrêter, au pire. Cependant, ce train est conçu pour fonctionner dans un pays nordique. Il continue de rouler pendant les tempêtes de neige.

Rouler à des vitesses plus élevées, en hiver, peut nous jouer des tours. La Suède construit des trains depuis la fin du siècle dernier, et nous pensions tout connaître au sujet des conditions hivernales quand nous avons commencé à rouler à des vitesses plus élevées, mais nous avons constaté que ce n'était pas le cas. Nous avons appris, en cours de route.

Les conditions hivernales ont des répercussions, entre autres, sur les plate-formes. Nous avons mis au point un train qui peut rouler par les pires temps. Son mécanisme d'inclinaison peut fonctionner dans les pires conditions parce qu'il longe l'intérieur du châssis. On a vu des images du train roulant dans la neige.

Le sénateur Bonnell: Combien de suicides y a-t-il chaque semaine sur les voies ferrées de Suède?

M. Holmqvist: Probablement pas un par jour, mais plusieurs.

Le sénateur Bonnell: Quel est l'avantage de votre train par rapport au train électromagnétique que l'on met actuellement à l'essai en Allemagne?

M. Holmqvist: Son coût.

Le sénateur Bonnell: Le vôtre est-il beaucoup moins cher?

M. Holmqvist: Oui. En Allemagne, la ligne grande vitesse coûte 18 millions de dollars par kilomètre. Je n'en suis pas certain, mais je pense que le système magnétique coûte le double. C'est extrêmement cher.

[Texte]

Senator Bonnell: However, there would not be as many animals or people killed because they utilize an elevated track. Would there be no need for level crossings and so forth with an elevated track?

Mr. Holmqvist: No.

Senator Bonnell: The value of the lives and the stock would perhaps be worth a few dollars.

Mr. Holmqvist: You are probably correct. However, it is impossible to deter people from ending their own lives, and they will find other means of doing so. Today, it is very convenient to stand in front of a track to achieve that purpose.

Senator Adams: Why was there a problem with the proposals put forward for Florida? There was no problem between Washington and New York City.

Mr. Holmqvist: The product in Florida was comparable to the product in Texas that you all know about. ABB and its consortium had to franchise conditionally to operate. Actually, we won that in competition with TGV.

It was most likely not a tilting train. It would be a straight-line operating train. The product was financed by real estate money, by tax-exempt bonds, and by cross-boarder tax-driven leases. It failed when the real estate market faltered because the local politician — who must agree on these tax exempt bonds for these various communities — was not brave enough. We failed to put this all together in that respect.

We had to return and ask the politicians for money, and we outlined what increases would have to be made to the fuel tax and so on. That did not work, so we had to withdraw.

Senator Adams: If the decision is made to run high-speed trains in the Quebec City, Windsor and Sarnia corridor do you think we will run into a problem similar to the one in Florida?

Mr. Holmqvist: ABB has never been in a position to say that it will build and operate this. We would like to see the Canadian government enter into this development with the railroads in the country, Canadian National, Canadian Pacific or VIA Rail or all of them together. We would respond to requests for proposals from those railroads if they become involved.

We would not do what some of our competitors have said they will do which is offer to put this together and run it. We are a provider of technology. We will not operate the system.

Senator Adams: Canada has just undergone a reduction of rail service in the country. Are we now discussing rebuilding the train again with one train being able to accommodate 1500 passengers?

The Chairman: The would require 16 coaches.

[Translation]

Le sénateur Bonnell: Cependant, il n'y aurait pas autant d'animaux ou de personnes tuées, parce qu'on utiliserait des voies surélevées. Avec des voies surélevées, serait-il encore nécessaire d'utiliser des passages à niveau et autres dispositifs du genre?

M. Holmqvist: Non.

Le sénateur Bonnell: Il vaut la peine de consacrer de l'argent pour préserver la vie des gens et des animaux.

M. Holmqvist: Vous avez probablement raison. Cependant, il est impossible d'empêcher les gens de mettre fin à leurs jours. Ils trouveront toujours un moyen de le faire. Aujourd'hui, il est très facile de le faire en se tenant sur une voie ferrée.

Le sénateur Adams: Pourquoi y a-t-il eu des problèmes avec les propositions concernant la Floride? Il n'y a pas eu de problèmes entre Washington et New York.

M. Holmqvist: Le produit, en Floride, était comparable à celui du Texas, que vous connaissez tous. ABB et son consortium devaient obtenir une franchise conditionnelle pour oeuvrer là-bas. En fait, nous l'avons emporté sur le TGV.

Il n'aurait probablement pas été question d'un train doté d'un système d'inclinaison, mais d'un train fonctionnant en ligne droite. Le produit était financé par des fonds immobiliers, des obligations exonérées d'impôt, des baux assortis d'incitatifs fiscaux généraux. Cela a échoué quand le marché de l'immobilier a chancelé parce que le politicien local (qui doit approuver les obligations exonérées d'impôt pour ces différentes collectivités) a manqué de courage. C'est pourquoi cela n'a pas fonctionné.

Nous avons dû demander de l'argent aux politiciens. Nous avons parlé des augmentations qu'il faudrait faire à la taxe sur les carburants. Cela n'a pas fonctionné. Nous avons donc dû laisser tomber le projet.

Le sénateur Adams: Si l'on décide d'exploiter des trains à haute vitesse dans le corridor Québec-Windsor-Sarnia, pensez-vous que l'on connaîtra un problème semblable à celui de la Floride?

M. Holmqvist: ABB n'a jamais été en position de dire qu'il allait construire et exploiter ce train. Nous aimerions que le gouvernement du Canada participe à ce projet de concert avec les chemins de fer du pays, le Canadien National, le Canadien Pacifique ou VIA Rail, ou tous ensemble. Nous sommes disposés à répondre aux demandes de propositions de ces chemins de fer, si ceux-ci décident de participer.

Nous ne sommes pas prêts à dire, comme certains de nos concurrents, que nous allons nous occuper de tout et exploiter le train. Nous fournissons une technologie. Nous ne sommes pas des exploitants.

Le sénateur Adams: Le Canada vient tout juste de connaître une réduction des services de chemin de fer dans le pays. Est-il question, ici, de reconstruire le service ferroviaire et d'exploiter un train qui pourrait accueillir 1 500 passagers?

Le président: Il faudrait 16 voitures.

[Text]

Mr. Holmqvist: I do not think you would need that. There is simply not the population or ridership. That may be required in Korea from Seoul to Posong where the initial ridership figure for the TGV was 18 million per year and they think it will go up to 140 million. These trains will be operating as subways.

Here the highest optimistic figure may be 15 million passengers per year in the whole corridor from Quebec down to Windsor, and if you take the most frequent area, Montreal to Toronto, it is less than that. You would not need 16 train cars here. You would never fill them. You need more frequent, shorter trains.

Senator Adams: I rode the train from Washington to New York and, although the journey was quite enjoyable, you do not enjoy the scenery when you are travelling at over 150 miles an hour.

My concern is the weather and if we will be able to use the track we have now or if it will have to be upgraded.

Mr. Holmqvist: There will have to be some upgrading.

Senator Adams: You have any idea how much that would cost?

Mr. Holmqvist: It will depend on what you want to do. We may be talking about \$2 million or \$3 million per kilometre.

Senator Adams: What is the distance between Quebec City and Windsor?

Mr. Holmqvist: Possibly 600 kilometres.

Senator Adams: I have a figure of 457 kilometres which would take two hours.

Mr. Holmqvist: My advice is that you take an incremental phased-in approach. By investing over some period of time \$2 billion or \$3 billion, then you will have rolling stock, upgraded signalling, and you will have eliminated grade crossings and built bridges or whatever. You can achieve a great deal for that money.

Senator Adams: How would you deal with municipal regulations which may restrict the timetable or whatever other aspect of the operation of the service?

Mr. Holmqvist: There are all kinds of problems along the line. There is what we call the, "not in my backyard syndrome". Those questions have to be dealt with. Environmental questions also have to be dealt with.

You must ask yourselves: Do you want high-speed rail in the country and what should that high-speed rail do? How should it be done? What is achieved for a certain amount of money?

The Chairman: Using a hypothetical road between Montreal and Toronto that is roughly 500 kilometres, is your figure that it will cost, just for upgrading, \$3 million per kilometre? Is that just to eliminate the level crossings and highway crossings and to fix up the road so that it would be operable?

[Traduction]

M. Holmqvist: Je ne pense pas que vous ayez besoin de cela. Il n'y a tout simplement pas la population ou la clientèle pour justifier cela. Cela pourrait être justifié en Corée, de Séoul à Posong, où l'on prévoyait, pour le TGV, une clientèle initiale de 18 millions de passagers par an, chiffre qui pourrait atteindre 140 millions. Ces trains fonctionneront comme des métros.

Ici, au mieux, on prévoit une clientèle de 15 millions de personnes par an dans tout le corridor allant de Québec à Windsor, et si l'on prend la zone la plus fréquentée, de Montréal à Toronto, c'est moins que cela. Il ne serait pas nécessaire, ici, d'avoir 16 voitures. Vous ne les rempliriez jamais. Vous avez besoin de trains plus fréquents et plus courts.

Le sénateur Adams: J'ai pris le train de Washington à New York et, même si le trajet s'est assez bien passé, je dois dire que l'on ne peut pas profiter du paysage quand on voyage à plus de 150 milles à l'heure.

Ce qui m'inquiète, ce sont les conditions atmosphériques. Je voudrais savoir si nous pouvons utiliser les voies existantes ou s'il faudra les améliorer.

M. Holmqvist: Il faudra apporter certaines améliorations.

Le sénateur Adams: Avez-vous une idée de combien cela peut coûter?

M. Holmqvist: Cela dépend de ce que vous voulez faire. On peut prévoir environ 2 ou 3 millions de dollars par kilomètre.

Le sénateur Adams: Quelle est la distance entre la ville de Québec et Windsor?

M. Holmqvist: Six cents kilomètres, peut-être.

Le sénateur Adams: Je sais que pour 457 kilomètres, il faut compter deux heures.

M. Holmqvist: Je vous conseillerais d'adopter une approche progressive. En investissant sur une certaine période 2 ou 3 milliards de dollars, vous pourrez obtenir du matériel roulant et une meilleure signalisation, éliminer les passages à niveau et construire des ponts, entre autres. Vous pouvez faire beaucoup avec un tel montant.

Le sénateur Adams: Que faites-vous des règlements municipaux qui pourraient limiter les heures d'exploitation ou quelque autre aspect de l'exploitation du service?

M. Holmqvist: Toutes sortes de problèmes peuvent survenir. Il y a ce que nous appelons le syndrome «pas de ça chez nous». Il faut examiner ces questions. Il faut aussi examiner les questions environnementales.

Vous devez vous demander si vous voulez une liaison ferroviaire ultrarapide dans le pays et ce que vous attendez d'une telle liaison. Comment faudrait-il procéder? Que peut-on obtenir pour un certain montant d'argent?

Le président: En supposant qu'il y ait, entre Montréal et Toronto, une voie d'environ 500 kilomètres, pensez-vous que cela pourrait coûter 3 millions de dollars par kilomètre, rien qu'en travaux d'amélioration? Ce montant servirait-il uniquement à éliminer les passages à niveau et à réparer les voies pour qu'elles soient utilisables?

[Texte]

In addition trains would be required and that involves buying the technology. Is your estimate for that another \$1.5 billion, which would bring it up to about \$3 billion?

Mr. Holmqvist: Yes, however it depends on which options you take. It is a reasonable figure.

The Chairman: Is your company prepared to make an investment of \$1 billion or \$2 billion to assist this project in the beginning? In other words, are you prepared to make some of the initial investment on an incremental basis?

Mr. Holmqvist: No, we are not an operator; we do not operate trains.

The Chairman: The Government of Canada has a debt of about \$400 billion, and not very much money is left for annual operating budgets.

Mr. Holmqvist: I know that.

The Chairman: Where would this initial \$3 billion come from?

Mr. Holmqvist: That is something that has to be discussed and thought about. The alternative, if you want high-speed rail, is even more expensive and it will require even more public funding.

The Chairman: Are the Swedes, in running the X 2000 making a return on their investment? If so, how many years did it take for them to make a return on their initial investment?

Mr. Holmqvist: The Swedish government split the railroad into two sections, with one owning the infrastructure, and the other one being the operator.

The infrastructure section receives money from the government for infrastructure investments. It receives tax from the operators being the state-owned railroad, plus a number of new operators that utilize this track. It is completely open for competition. That is revenue income to this infrastructure owner.

However, the state collects moneys on roads and highways and so on and, through your highway administration, you invest in your roads, and you receive tax revenue from your automobile tax and fuel tax. The same is done in Sweden.

The operator provides this service for profit. Anybody who knows something about railroads could probably operate a high-speed train for profit if he only has to pay per-kilometre usage of the track. This is what happened.

The Chairman: In other words, the operator does not have any of the capital cost.

Mr. Holmqvist: He has the capital cost of what he is using, the workshops, the rolling stock, whatever it is that he needs, but he does not have the capital cost of infrastructure.

The Chairman: The capital cost, even if it is for rolling stock, must be capitalized and then there will be a payback.

Mr. Holmqvist: You can operate and cover the cost of your rolling stock, your workshop and all your operations and maintenance costs by revenue.

[Translation]

De plus, il faudrait des trains, et cela sous-entend l'achat de technologie. Pensez-vous que cela pourrait coûter 1,5 milliard de dollars de plus, ce qui nous amènerait à environ 3 milliards de dollars?

M. Holmqvist: Oui. Cependant, cela dépend des options que vous retenez. C'est un chiffre raisonnable.

Le président: Votre société est-elle prête à investir 1 ou 2 milliards de dollars pour contribuer au projet, au départ? Autrement dit, êtes-vous prêts à investir une partie des fonds nécessaires, au départ, sur une base progressive?

M. Holmqvist: Non. Nous ne nous occupons pas d'exploitation. Nous n'exploitons pas les trains.

Le président: Le gouvernement du Canada a une dette d'environ 400 milliards de dollars, et il reste très peu d'argent pour les budgets de fonctionnement annuels.

M. Holmqvist: Je sais.

Le président: D'où viendrait l'investissement initial de 3 milliards de dollars?

M. Holmqvist: C'est une chose dont il faudra parler et à laquelle il faudra réfléchir. L'autre solution, si vous voulez une liaison ferroviaire ultrarapide, coûte encore plus cher et nécessitera encore plus de fonds publics.

Le président: Les Suédois, qui utilisent le X 2000, réalisent-ils des profits? Si c'est le cas, combien d'années ont-ils dû attendre avant que leurs investissements initiaux leur rapportent?

M. Holmqvist: Le gouvernement de Suède a divisé les chemins de fer en deux sections, l'une étant l'infrastructure et l'autre, l'exploitation.

La section de l'infrastructure reçoit des fonds du gouvernement pour les investissements concernant l'infrastructure. Elle reçoit des taxes des exploitants, parce qu'elle est le chemin de fer national, et d'un certain nombre de nouveaux exploitants qui utilisent ces voies. Elle est complètement ouverte à la concurrence. C'est un revenu pour le propriétaire de l'infrastructure.

Cependant, l'État perçoit des droits sur les voies publiques et, par l'entremise de l'administration des voies publiques, investit dans les voies et obtient des recettes fiscales par ses taxes sur les automobiles et les carburants. C'est la même chose en Suède.

L'exploitant offre ce service dans un but lucratif. Quiconque connaît les chemins de fer peut probablement exploiter un train à haute vitesse dans un but lucratif s'il n'a qu'à payer l'utilisation des voies par kilomètre. C'est ce qui est arrivé.

Le président: Autrement dit, l'exploitant n'a pas de coûts en capital.

M. Holmqvist: Il doit assumer le coût en capital de ce qu'il utilise, des ateliers, du matériel roulant, de tout ce dont il a besoin, mais il n'a pas à supporter le coût en capital de l'infrastructure.

Le président: Le coût en capital, ne serait-ce que pour le matériel roulant, doit être capitalisé. Ce coût sera ensuite recouvré.

M. Holmqvist: Vous pouvez exploiter un train et récupérer, grâce à vos recettes, l'argent que vous avez investi dans le matériel roulant, l'atelier, le fonctionnement et l'entretien.

[Text]

The Chairman: In year one?

Mr. Holmqvist: Probably not in year one, however, with some sort of capitalization, you can come back if you operate it as a corporation.

The Chairman: What kind of return is Amtrak making on their investment in the X 2000?

Mr. Holmqvist: On the nation-wide operation, Amtrak was 80 or 90 per cent covered. On the northeast corridor they already cover their operations and maintenance fees. It is the same with VIA Rail on the Montreal-Toronto corridor, they cover their costs for operations and maintenance of the vehicles. However, it is the remainder of the country's operation that causes them to fall back.

The Chairman: Is Amtrak paying for itself? Are the investors in Amtrak are receiving a return on their investment by using the X 2000; and are they making a profit in New England?

Mr. Holmqvist: The road is not built yet. They have just received our proposal. They will receive their money back on the operation revenues. They can pay for the capital cost of the rolling stock, operations and maintenance cost with revenue.

The Chairman: What about fixing the tracks, level crossings and so on?

Mr. Holmqvist: No, not all of that will be done. That will never happen anywhere.

The Chairman: Can you tell me what that is costing in the States per kilometre?

Mr. Holmqvist: I do not have the figure with me. It has cost the United States quite a lot because it has been done in various ways. Over time, they have spent a lot of money on that track.

The Chairman: Is it more than \$3 million a kilometre?

Mr. Holmqvist: It is approximately that, but I cannot give you an exact figure, sir.

Senator Atkins: Has any research been done on the North American psyche — the attitudes of people towards using passenger trains or high-speed trains? It seems to me there is a different attitude in North America vis-a-vis Europe and that exhibits itself in the use Europeans make of high-speed rail services.

Even if you operate a high-speed system between Montreal-Toronto and Windsor-Quebec City there is no guarantee that you will see the kind of usage that would justify the investment.

Everyone likes to talk in emotional terms about the use of rail and how important it is to the country. The attitude that is developing in this country is that freight is the primary interest in rail systems, with one system under one operator. If that is the case, is there any real future in VIA Rail?

This is a country where you would have thought there would have been far more interest in the use of passenger trains than there is.

[Traduction]

Le président: Au cours de la première année?

M. Holmqvist: Probablement pas au cours de la première année. Cependant, avec une certaine capitalisation, vous pouvez vous reprendre si vous fonctionnez comme une société.

Le président: Quel genre de rendement la société Amtrak obtient-elle des fonds qu'elle a investis dans le X 2000?

M. Holmqvist: Pour ce qui est de l'exploitation dans tout le pays, Amtrak a fait ses frais dans une proportion de 80 ou 90 p. 100. Dans le corridor nord-est, elle récupère déjà ses frais d'exploitation et d'entretien. C'est la même chose pour VIA Rail dans le corridor Montréal-Toronto. Cette société récupère les coûts de l'exploitation et de l'entretien des véhicules. Cependant, c'est la façon dont les choses fonctionnent ailleurs au pays qui lui cause des problèmes.

Le président: Amtrak s'autofinance-t-elle? Les personnes qui investissent dans cette société font-elles de l'argent? Réalise-t-on des profits en Nouvelle-Angleterre?

M. Holmqvist: Les voies ne sont pas encore construites. Ils viennent tout juste de recevoir notre proposition. Ils récupéreront leur argent avec les recettes de fonctionnement. Avec les recettes, ils peuvent payer le coût en capital du matériel roulant ainsi que les frais de fonctionnement et d'entretien.

Le président: Et pour ce qui est de réparer les voies, les passages à niveau, et cetera?

M. Holmqvist: Non, on ne peut pas tout faire cela. Ce ne sera jamais possible, nulle part.

Le président: Pouvez-vous me dire combien cela coûte à l'État, par kilomètre?

M. Holmqvist: Je n'ai pas les chiffres ici. Cela a coûté très cher aux États-Unis parce qu'on a procédé de différentes façons. Avec le temps, ils ont consacré beaucoup d'argent à ces voies.

Le président: Est-ce plus que 3 millions de dollars par kilomètre?

M. Holmqvist: C'est à peu près ça, mais je ne peux pas vous donner de chiffre exact.

Le sénateur Atkins: A-t-on fait des recherches sur la psyché nord-américaine, à savoir si les gens sont intéressés à utiliser des trains de voyageurs ou des trains à haute vitesse? Il me semble que l'Amérique du Nord a, à ce sujet, une attitude différente de celle de l'Europe. On peut le constater dans l'utilisation que les Européens font des liaisons ferroviaires ultrarapides.

Même si vous exploitez un système à haute vitesse entre Montréal et Toronto et Windsor et Québec, rien ne garantit une utilisation qui justifie les investissements.

Chacun parle avec émotion des chemins de fer et de leur importance pour le pays. Ici, on a tendance à penser que les marchandises sont ce qui compte le plus pour les chemins de fer et qu'il faut un seul exploitant pour le réseau. Si c'est ainsi, y a-t-il un avenir pour VIA Rail?

On aurait pensé que l'on aurait porté un plus grand intérêt, dans notre pays, à l'utilisation de trains de voyageurs.

[Texte]

Mr. Holmqvist: In North America, I agree with you, there is a love for the automobile. People use airplanes more than anywhere else because there is no tradition of travelling by train. Anyone under 40 years of age who does not live in the northeast corridor may have not been on a train. They do not know what it is. Therefore, some education is needed.

People will not start riding the train just because that service is being provided. It has to be reliable; it has to be frequent; and they have to trust it. It has to operate in all kinds of weather, otherwise the public will use other means of transportation.

In the northeast corridor, Amtrak's service is not perfect. It is quite shaky and very often they cannot keep to their timetables, but it is cheaper and it is reliable compared to the airlines. They have taken a lot of commuters from the airline shuttles between Washington and New York. They are operating with fairly full trains.

Senator Atkins: Is it a commuter service?

Mr. Holmqvist: It is if you call travelling for two to two and a half hours "commuting". It is from Washington DC to New York, and it provides a service for business people who travel from one city to the other.

Senator Atkins: Is there an increase in the use of passenger trains in the U.S.?

Mr. Holmqvist: In general, yes. If we take commuter rail service, light rail service, subway service, there is an increase in use. It is no longer wise to invest in highways and to put more cars on the road.

Senator Atkins: Is there an increase in Europe of rail traffic?

Mr. Holmqvist: Absolutely. Even there we have reached the same situation. In metropolitan cities throughout the world, in Asia for example, there is an increase in rail service. There is a gridlock on the road and there is an airlock in the air. The airlines have to spend a lot of money, especially in Europe, circulating the airports while waiting to receive a landing slot.

Senator Bonnell: Considering the size of this country and how the population is spread over much of the territory, do you believe we have an adequate population base to make these fast trains economically feasible?

Mr. Holmqvist: There is a place in Canada for an incremental phased-in approach with a modest investment in this corridor area.

There is an inadequate population base in many other places. There is already in place an excellent airline service, and that is the best mode of transportation. It is also possible to drive if time is not restricted.

It has been said that if people can reach their destination by travelling by train in under three hours, then they will travel by train. If you can offer a three-hour trip from point to point by high-speed train, let us say covering 500 kilometres, then you will

[Translation]

M. Holmqvist: Je reconnais, comme vous, qu'il y a, en Amérique du Nord, un engouement pour l'automobile. Les gens voyagent par avion plus que n'importe où ailleurs dans le monde, parce qu'il n'existe pas de tradition concernant les voyages en train. Les personnes de moins de 40 ans qui ne vivent pas dans le corridor nord-est n'ont peut-être jamais pris le train. Elles ne savent pas ce que c'est. Il faut donc les éduquer à ce sujet.

Les gens ne commenceront pas à prendre le train simplement parce que ce service est offert. Il faut que ce soit un service fiable et fréquent, auquel ils puissent avoir confiance. Il faut qu'il fonctionne par toutes sortes de temps, autrement, les gens utiliseront d'autres moyens de transport.

Le service offert par Amtrak dans le corridor nord-est n'est pas parfait. Il est incertain et, très souvent, n'arrive pas à respecter les horaires établis. Cependant, il coûte moins cher que le service aérien, et on peut s'y fier davantage. Beaucoup de services aériens d'appoint entre Washington et New York ont été remplacés par ce service. Les trains sont relativement remplis.

Le sénateur Atkins: S'agit-il d'un service de banlieue?

M. Holmqvist: C'en est un, si vous considérez comme un service de banlieue un trajet d'une durée de deux heures à deux heures et demie. Il va de Washington, D.C., à New York et s'adresse aux gens d'affaires qui voyagent d'une ville à l'autre.

Le sénateur Atkins: Y a-t-il une utilisation accrue des trains de voyageurs aux États-Unis?

M. Holmqvist: En général, oui. Si nous prenons les trains de banlieue, les métros, il y a une utilisation accrue. Il n'est plus sage d'investir dans les routes et de mettre plus de voitures sur les routes.

Le sénateur Atkins: Y a-t-il une augmentation du trafic ferroviaire en Europe?

M. Holmqvist: Absolument. La situation est la même là aussi. Dans les métropoles du monde entier, en Asie par exemple, il y a une augmentation des services ferroviaires. Les routes et les voies aériennes sont saturées. Les compagnies aériennes doivent dépenser énormément d'argent, surtout en Europe, pour circuler dans les aéroports en attendant de recevoir un créneau d'atterrissage.

Le sénateur Bonnell: Étant donné la taille de notre pays et la façon dont la population est éparpillée, pensez-vous que nous avons une base démographique adéquate pour que ces trains rapides représentent une solution économique viable?

M. Holmqvist: Il y a place, au Canada, pour une approche progressive avec des investissements modestes dans ce corridor.

Il y a une base démographique inadéquate dans de nombreux autres endroits. Il existe déjà un excellent service aérien, et c'est le meilleur moyen de transport. Il est également possible d'utiliser la route, si l'on n'est pas limité par le temps.

On a établi que les gens prendraient le train si celui-ci leur permettait d'arriver à destination en moins de trois heures. Si, grâce au train à haute vitesse, on peut parcourir 500 kilomètres, disons, en moins de trois heures, alors on peut concurrencer les

[Text]

compete with the airlines because of the time it takes to travel to the airport, check in, wait, fly and then go into the city centre. In that situation you can compete.

Senator Bonnell: How much would be saved in highway construction, repairs, maintenance, accidents on the road et cetera?

Mr. Holmqvist: You must consider the socio-economic costs of operating or using highways, the environmental emissions, accidents, and the maintenance of the highways you have in place. For example, the costs of maintaining the 401, would be cut if you do not let the truckers use it, which, incidentally, is occurring.

I cannot say how much will be saved. That is a question for the people who study those issues. The decisions in Sweden were actually based on socio-economic studies and a cost comparison among highway, airplane and rail service.

Senator Bonnell: If, hypothetically, through the government of Canada and free enterprise, we do decide to proceed with a high-speed rail service between Montreal and Toronto, how many maintenance jobs will that create for Canada if the service is to operate on a 24-hour basis?

Mr. Holmqvist: The easiest way to answer that is to say that it will proportionate to how much you invest in infrastructure. If you invest a lot, a lot of people will be involved. There will be thousands of employees.

Senator Bonnell: For example, what about the Montreal to Toronto line?

Mr. Holmqvist: Even there it depends on what you do. With an incremental approach, you can possibly create 1,000 or 2,000 jobs in various locations where you remove the bottlenecks.

Senator Bonnell: Will most of those jobs be in the maintenance shops?

Mr. Holmqvist: Yes, as well as cleaning and operating the train.

Senator Bonnell: Would we be able to manufacture the rolling stock used in your technology here in Canada so that Bombardier or somebody else could make this equipment?

Mr. Holmqvist: Absolutely. At least, that applies to most of it. As always, there will be some small core technologies that must be imported. However, Bombardier would be able to manufacture the technology.

The Chairman: On behalf of the committee I would like to thank you for your excellent brief, for showing us the video, and for your oral presentation.

Mr. Holmqvist: Honourable senators, thank you so much.

The Chairman: Before we adjourn, I would remind committee members that, on Wednesday, December 7, 1994 at 3:30, the

[Traduction]

compagnies aériennes à cause du temps qu'il faut pour se rendre à l'aéroport, s'enregistrer, attendre, faire le vol et se rendre ensuite au centre de la ville. Dans cette situation, on peut être compétitif.

Le sénateur Bonnell: Combien d'argent économiserait-on en ce qui concerne la construction, la réfection et l'entretien des routes, les accidents de la route, et cetera?

M. Holmqvist: Il faut tenir compte des coûts socio-économiques de l'exploitation ou de l'utilisation des routes, des émissions dans l'environnement, des accidents et de l'entretien des routes existantes. Par exemple, cela coûterait moins cher pour entretenir la 401 si l'on interdisait aux camionneurs de l'emprunter ce qui, soit dit en passant, est en train de se faire.

J'ignore combien on économisera. Je laisse aux spécialistes le soin d'étudier ces questions. Les décisions, en Suède, ont été prises à partir d'études socio-économiques et se basent sur une comparaison des coûts des services routier, aérien et ferroviaire.

Le sénateur Bonnell: En admettant que, par l'entremise du gouvernement du Canada et de la libre entreprise, nous décidions d'établir une liaison ferroviaire ultrarapide entre Montréal et Toronto, combien d'emplois cela créerait-il au Canada, dans le secteur de l'entretien, si ce service était exploité 24 heures par jour?

M. Holmqvist: Ce que je peux vous dire, tout de suite, c'est que cela sera proportionnel aux montants que vous investirez dans l'infrastructure. Si vous faites des investissements importants, cela signifiera beaucoup de personnes, des milliers d'employés.

Le sénateur Bonnell: Par exemple, qu'en serait-il de la ligne de Montréal à Toronto?

M. Holmqvist: Encore une fois, cela dépend de ce que vous faites. Avec une approche progressive, vous pouvez créer 1 000 ou 2 000 emplois aux divers endroits où vous supprimez les embouteillages.

Le sénateur Bonnell: Ces emplois seront-ils, pour la plupart, dans les ateliers d'entretien?

M. Holmqvist: Oui, ainsi que dans le nettoyage et l'exploitation du train.

Le sénateur Bonnell: Pourrait-on fabriquer ici, au Canada, le matériel roulant qu'utilise votre technologie de sorte que cet équipement puisse être fabriqué par Bombardier ou une autre compagnie?

M. Holmqvist: Absolument. Du moins, la plupart du matériel utilisé. Comme toujours, il faudra importer certaines technologies de base. Cependant, Bombardier pourrait assurer la fabrication.

Le président: Au nom du comité, je voudrais vous remercier de votre excellent mémoire, de votre vidéo et votre exposé.

M. Holmqvist: Honorable sénateurs, c'est moi qui vous remercie.

Le président: Avant que nous ne nous ajournions, je voudrais rappeler aux membres du comité que le mercredi 7 décembre

[Texte]

Minister of Industry, Canada, Mr. John Manley will be here to speak about telecommunications issues.

The committee adjourned.

[Translation]

1994, à 15 h 30, le ministre de l'Industrie, M. John Manley, viendra nous parler de questions de télécommunications.

Le comité suspend ses travaux.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
Ottawa, Canada K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communication Canada — Édition
Ottawa, Canada K1A 0S9

WITNESS—TÉMOIN

From Asea Brown Boveri (ABB):

Mr. Thomas Holmqvist, Vice President,
Transportation Systems.

D'Asea Brown Boveri (ABB):

M. Thomas Holmqvist, vice-président,
Systèmes de transport.

OCT 4 1995

